16e Année. — N° 772. Numéro double : UN franc. 5 Juillet 1913. — Tous les Samedis.
ÉTRANGER : 1 FR. 50.

LA VIE AU GRAND AIR

Numéro spécial : LES GRANDS PRIX HIPPIQUE ET AUTOMOBILE

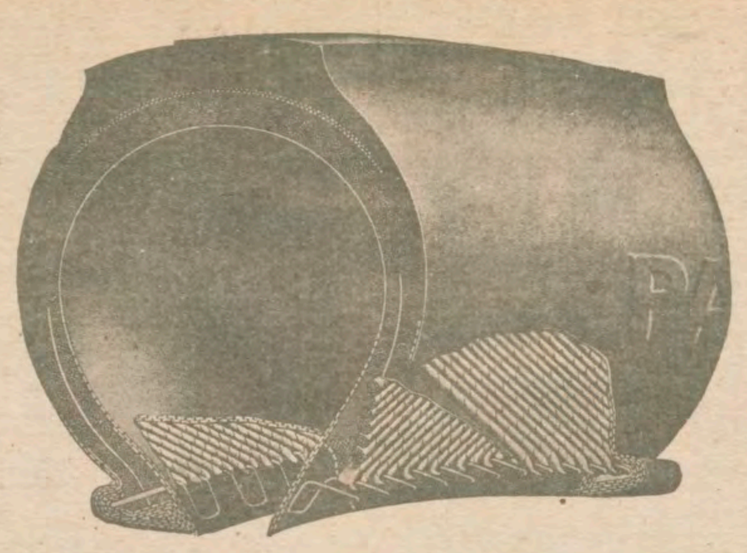
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

L'INTERMÉDIAIRE
17, Rue Monsigny, Paris.
CYCLES
MOTOCYCLES
AUTOMOBILES
de toutes Marques.
APPAREILS PHOTOGRAPHIQUES
de toutes Marques.
PAYABLES EN 12 ET 15 MOIS
sans aucune majoration.
CATALOGUE FRANCO.

EAU DE COLOGNE, extrait pour 1 litre, fine supérieure, pour mouchoir et toilette, fco 1 fr. 50 mandat. *RÉMOND, imp. Baron, Le Havre.*

HUILE AD JUPITER
LA PREMIÈRE HUILE DU MONDE

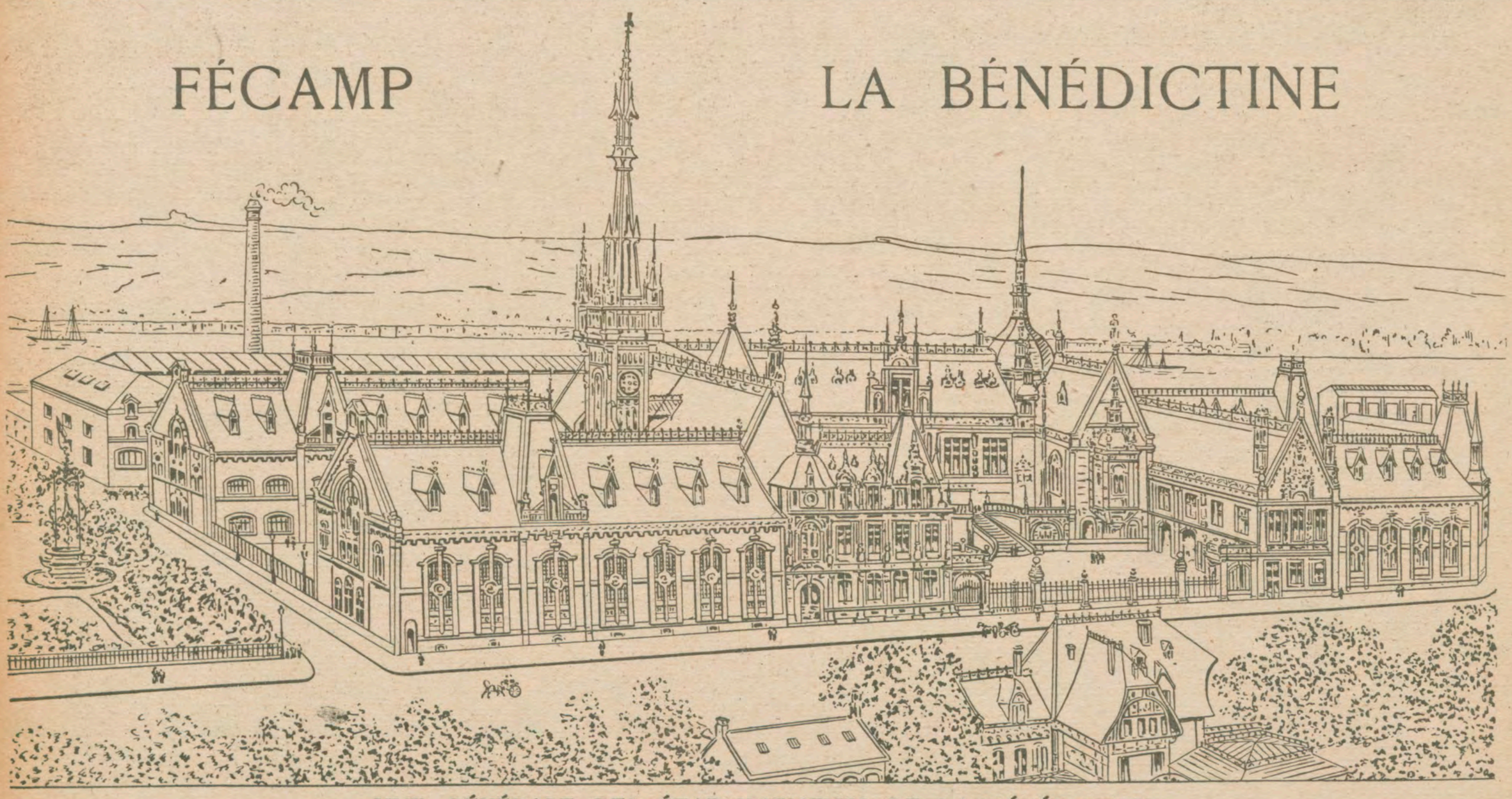
PIERRE LAFITTE ET Cie
SPORTS-BIBLIOTHÈQUE
La Pêche, par Cunisset-Carnot.
EN VENTE PARTOUT


PNEUS A CORDES
PALMER
La carcasse est formée de deux couches de cordes isolées dans du caoutchouc et solidement fixées au talon par des attaches métalliques
RÉSULTAT :
Plus longue durée, plus grande souplesse,
pas d'échauffement, pas d'éclatement.
La Société Palmer vend également des pneus pour **MOTOS** et **VÉLOS** de différentes qualités et à des prix divers accessibles à toutes bourses
DEMANDER TARIFS ET BROCHURES
152, Avenue Malakoff, PARIS

Maison de la Praline MAZET, de Montargis
BAPTÊMES ÉLÉGANTS
Au DUC de PRASLIN
Tél. : Louvre 09-48. — PARIS, 33, Rue Vivienne
Albums, tarifs et échantillons adressés franco

FAUTEUILS-ROULANTS POUR MALADES
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Télép. 818-67
Catalogue franco

FÉCAMP — LA BÉNÉDICTINE



VUE GÉNÉRALE DES ÉTABLISSEMENTS DE LA BÉNÉDICTINE

L'origine première de la "Grande Liqueur Française" remonte à l'époque de la Renaissance. Elle fut en effet "inventée" en 1510 par le moine bénédictin D.-B. Vincelli. -- C'est en 1863, il y a donc juste cinquante ans, que M. Le Grand entreprit la rénovation de l'antique liqueur (1863-1913).

VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
France.. .. .. 24 francs.
Etranger. .. .. 28 —
Changement d'adresse : 0 fr. 75.
Les abonnements peuvent se payer en deux fois.

PIERRE LAFITTE & Cie, ÉDITEURS
90, avenue des Champs-Élysées, Paris — Téléphone : 528-64-66-68
Publicité : Huguet, de Pallissaux et Cie, 11, boul. des Italiens

Tous droits reservés pour tous pays. — Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte et Cie.

Les manuscrits et documents ne sont pas rendus.

AVANTAGES AUX ABONNÉS
Les abonnés bénéficient de 5 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro. Ils reçoivent gratuitement le numéro de Noël, les numéros spéciaux et de nombreuses primes.
Liste des primes envoyée franco sur demande.

BRULEUR, APRÈS SA VICTOIRE DANS LE GRAND PRIX DE PARIS

La grande épreuve hippique, dotée d'un premier prix de 300.000 francs, qui s'est disputée dimanche dernier à Longchamp, est revenue au favori Brûleur à M. de Saint-Alary. Le vainqueur, que montait Georges Stern, a couvert les 3.000 mètres du parcours en 3 minutes 13 secondes 2/5, ce qui constitue le record de la course. Notre photographie est prise au moment où Brûleur, suivi du second Opott, est ramené à l'enceinte des balances après sa victoire.

LÉON THÉRY GAGNE LA COUPE GORDON-BENNETT DE 1905
Le regretté Léon Théry est le seul conducteur ayant mis à son actif deux victoires dans la Coupe Gordon-Bennett ; l'une, en 1904, au Taunus à 96 kil. de moyenne, l'autre en Auvergne, en 1905, à 78 kilomètres 428 à l'heure.

LA PREMIÈRE COURSE AUTOMOBILE
Elle fut disputée en 1888 et n'eut qu'un concurrent, le comte de Dion sur tricycle.

LES ÉTAPES DE L'AUTOMOBILE

Par GEORGES PRADE

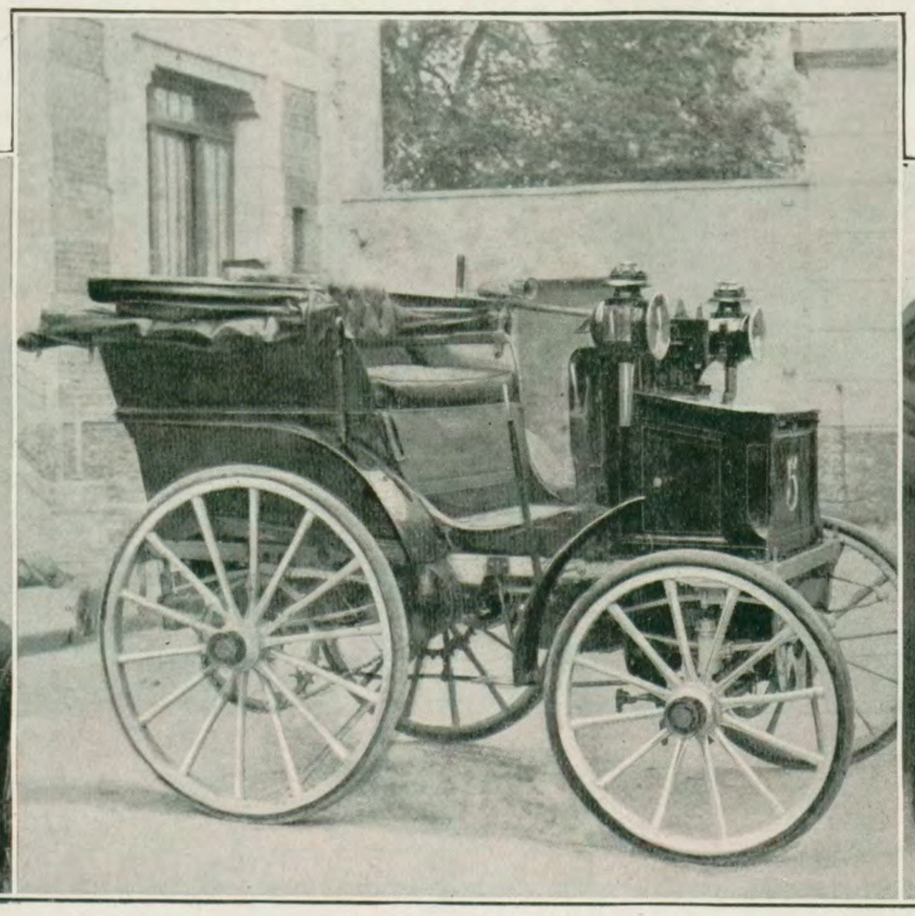
C'est le 12 juillet que se disputera, à Amiens, le Grand Prix de l'A. C. F. Cette épreuve, devenue classique, mettra aux prises les plus fins champions du volant sur un circuit de très petites dimensions. Le spectacle sera ainsi passionnant de bout en bout. Et cette course fait songer aux brillantes étapes de cette industrie nationale qui, en si peu de temps, est parvenue à réaliser de tels prodiges.

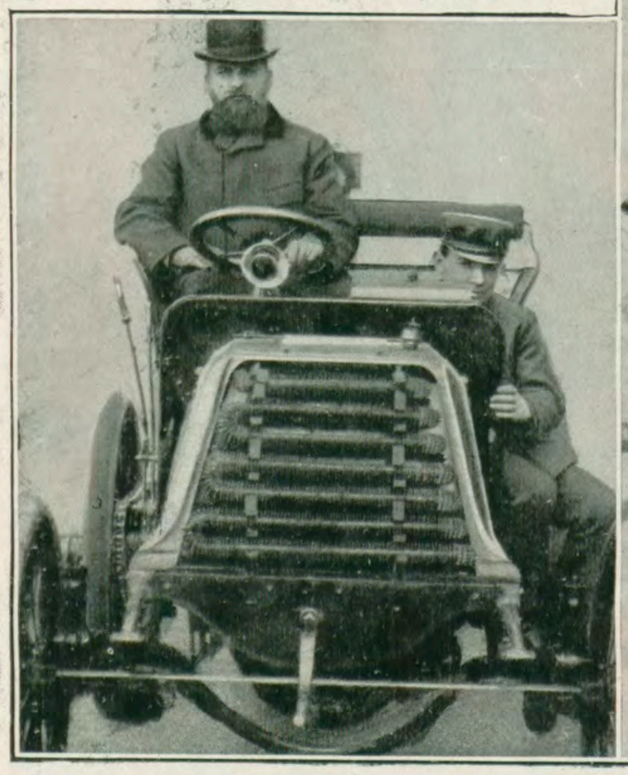
PARIS-AMSTERDAM-PARIS
En 1898, Charron remporta Paris-Amsterdam-Paris (1.454 k. à 44 k. 440 de moyenne).

Le Grand Prix de l'Automobile Club de France va se disputer le 12 juillet sur le Circuit de Picardie.

L'épreuve proprement dite, appelée Grand Prix, et qui est réservée aux voitures, sera suivie le lendemain d'une épreuve réservée aux motocyclettes et aux side-cars, c'est-à-dire aux véhicules nouveaux, composés d'une motocyclette et d'une petite carrosserie rudimentaire, fixée en général sur le côté de la motocyclette.

Les courses d'automobiles en France datent de loin, et l'on pourrait pres-





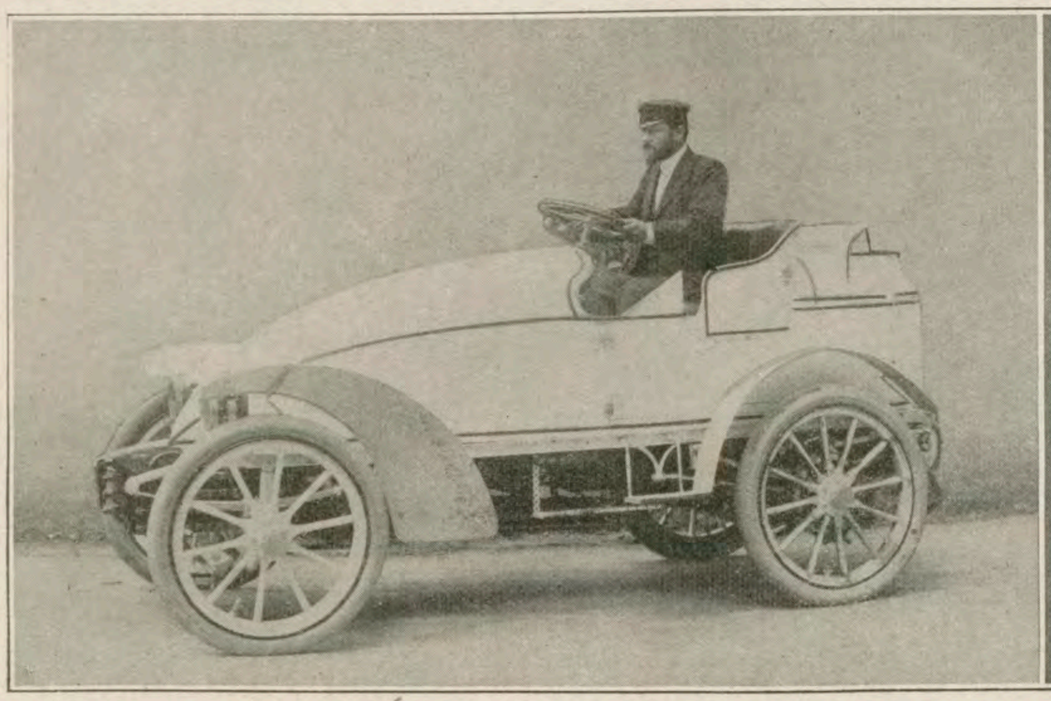
RENÉ DE KNYFF EN 1899
Le chevalier René de Knyff gagna le tour de France en 1899.

LE FAMEUX N° 5
Levassor, dans Paris-Bordeaux-Paris, réalisa l'exploit de rester à la barre sans interruption pendant les 48 h. 47 de la course.

LE PREMIER VOLANT !
La reine de 1898 : la 8 ch. Panhard et Levassor avec le premier volant.

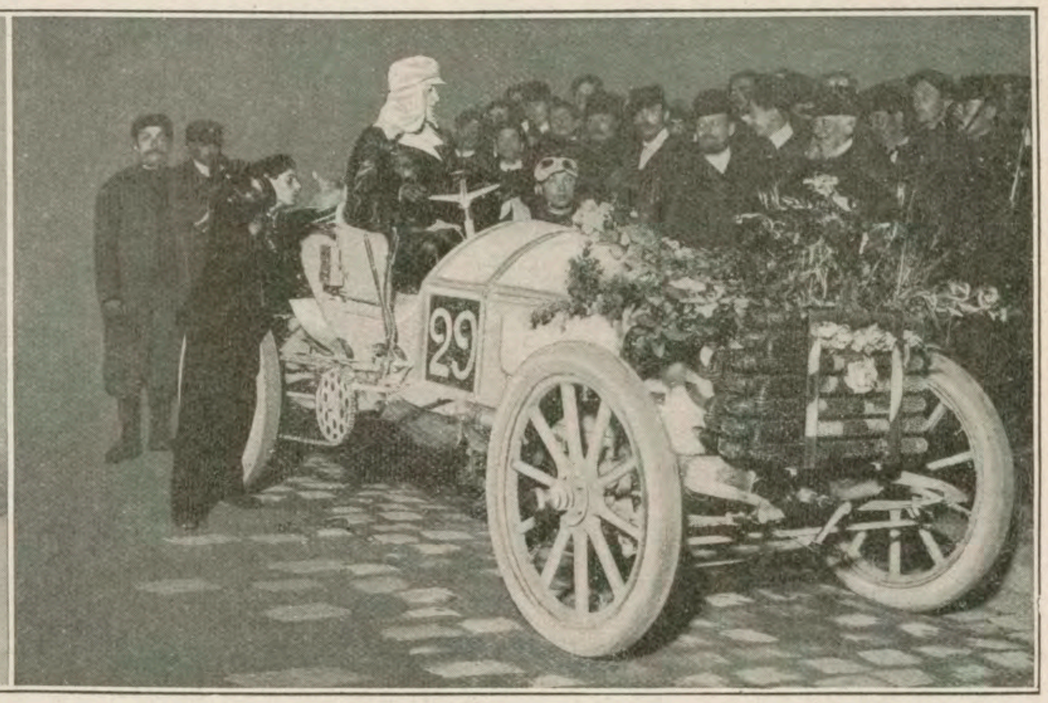
que dire qu'il y eut des courses avant d'avoir des voitures, tout au moins d'une façon courante. Elles commencèrent par des épreuves de motocycles auxquelles prirent part des amateurs, comme le comte de Dion, mais la première épreuve organisée fut Paris-Rouen le 28 juillet 1894. C'était l'époque bienheureuse de la lutte entre la vapeur, l'électricité et le moteur à explosion. Il y eut 102 engagés de vingt systèmes différents dont l'un d'eux affichait le titre suivant : « Combinaison d'un moteur animé et d'un moteur mécanique ». La distance était de 126 kilomètres. Terrible étape pour l'époque. Le concurrent le plus rapide fut M. Bouton qui, en compagnie du marquis de Dion (alors comte de Dion) mit 5 h. 40. Les rigueurs du règlement donnèrent la victoire à la voiture à pétrole — c'était le nom de l'époque — de M. Levassor, le fondateur de la fameuse marque, *deat-heat* avec la Peugeot. Les deux concurrents avaient mis 5 h. 50. Ensuite, venait Le Blon sur Serpolet. Le Blon, après une carrière glorieuse dans l'automobile devint, on le sait, aviateur et se tua à Saint-Sébastien.

Mais la véritable première course, car Paris-Rouen était un demi-concours, fut le fameux Paris-Bordeaux et retour (1.180 kilomètres), qui partit le 17 juillet 1895. L'épreuve était sans arrêt. Après une lutte fantastique, Levassor enleva l'épreuve en 48 heures 47 minutes, le premier prix restant toutefois acquis à la Peugeot de M. Koechlin, premier des voitures à quatre places. Levassor devait mourir l'année suivante des suites d'un accident dans Paris-Marseille et retour, M. Koechlin est maintenant l'un des directeurs de la Maison Peugeot. La vapeur éprouvait dans cette course son premier échec, après avoir tenu la tête dans le début du parcours. Signalons qu'une voiture électrique, celle de M. Jeantaud, parvint jusqu'à Bordeaux après avoir consommé sur la route une quarantaine de batteries de rechange. Paris-Bordeaux ne fut pas à proprement parler le premier Grand Prix de l'Automobile Club de France, mais l'Automobile Club de France sortit de Paris-Bordeaux. Le Comité d'organisation de la course se transformait peu après, et le 12 novembre 1895, l'Automobile Club de France était fondé.



L'ŒUF DE PAQUES DE SERPOLLET

La première voiture ayant dépassé le 100 à l'heure à Nice en 1902. Serpollet couvrit le kilomètre en 29 s. 1/5.



PARIS-MADRID

Mme du Gast qui prit part à la course Paris-Madrid en 1903. L'épreuve fut arrêtée à Bordeaux à la suite d'accidents.

UNE ÉPREUVE MONSTRE DE 1.700 KILOMÈTRES

En 1896, l'Automobile Club de France organisait pour ses débuts l'une des courses les plus longues qui aient été encore courues à l'heure actuelle. Il s'agit de Paris-Marseille-Paris (1.720 kilomètres). Pour la première fois, la course comportait des étapes, et le classement était fait par l'addition des temps de chaque étape. Pour la première fois également, il y avait des catégories, et l'on voyait apparaître les véhicules légers. Après un début foudroyant de vitesse des fameuses voiturettes Léon Bollée, sur le parcours Paris-Auxerre, après la chute de Levassor qui tenait alors la tête, à La Palud près d'Orange, c'était un motocycle de Dion-Bouton monté par M. Viet qui arrivait premier à Marseille. Mais au retour, les grosses voitures passaient en tête, et la victoire revenait finalement à M. Mayade sur Panhard et Levassor en 67 heures 42 m. 58 s. Le second était M. Merkel, de la même marque, suivi de M. Viet, sur tricycle de Dion, et de M. d'Hostinges, sur Panhard et Levassor. M. Mayade devait se tuer peu de temps après, en 1897, à Chevanceau sur la route d'Angoulême. M. Viet est aujourd'hui directeur de l'atelier des moteurs aux usines Renault. Les deux voitures victorieuses étaient les vieilles Panhard du type bien connu avec direction à barre, allumage par brûleurs, circulation d'eau sans radiateur. La voiture victorieuse de 1887 était un 4-cylindres vertical, à moteur non équilibré.

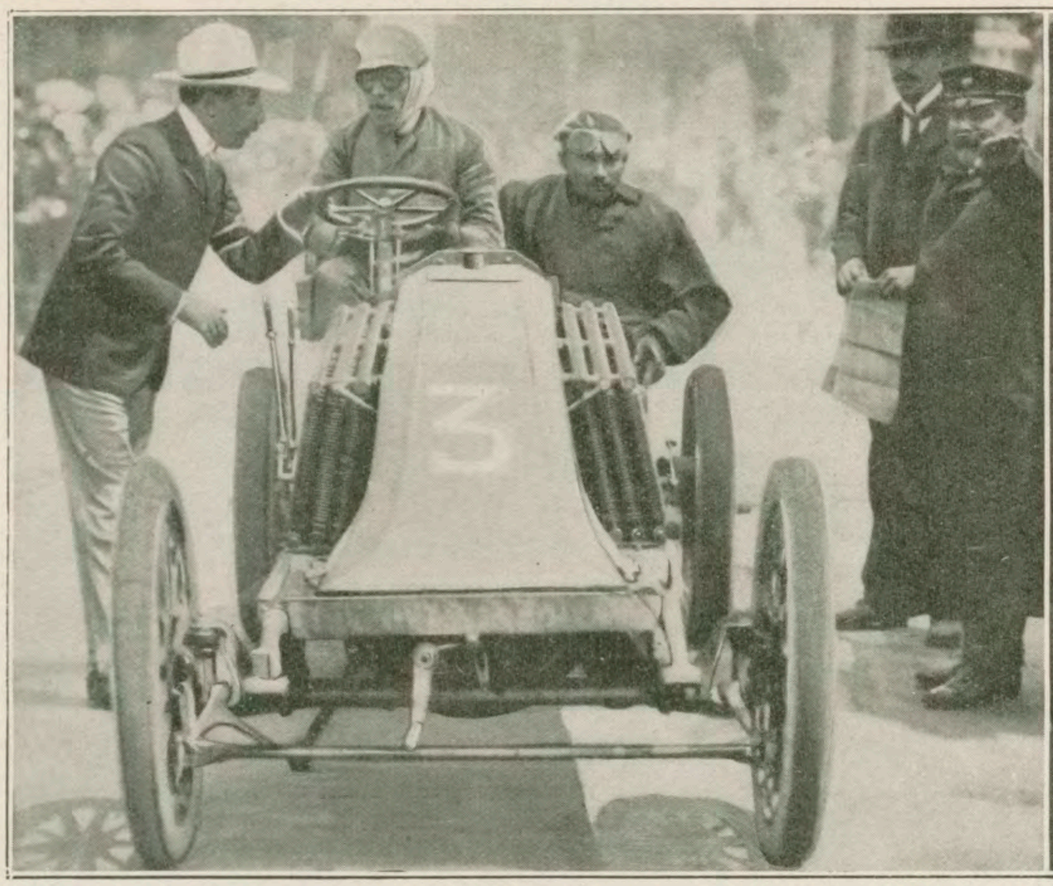
En 1898, l'A. C. F. inaugura la fameuse série des courses internationales avec Paris-Amsterdam-Paris 1.454 kilomètres. La formule était la même que pour Paris-Marseille, avec étapes et addition des temps à chaque étape. Ce fut la lutte des Panhard et Levassor contre les Amédée Bollée. Les Panhard étaient des 8 HP à 4 cylindres, allumage par brûleurs, radiateur (créé en 1897), transmission à chaînes, direction irréversible à volant incliné. Les Amédée Bollée étaient les premières voitures à forme fuyante, en forme de navire, avec transmission à courroie, moteur horizontal, direction à volant droit. Ce fut également la première grande lutte des pneumatiques contre les bandages pleins qui jusque-là avaient seuls triomphé, sauf en 1897. Le résultat fut net. Le pneumatique triompha sur toute la ligne. La fortune de la Maison Michelin, aujourd'hui l'une des plus grandes usines du monde, date de Paris-Amsterdam. En voitures le résultat fut moins décisif. Cependant si à l'aller, jusqu'à Amsterdam, les Amédée Bollée eurent l'avantage, si un de leurs conducteurs, M. Etienne Giraud, arriva le premier à Amsterdam, et un autre de leurs conducteurs, M. René Loysel, troisième, au retour les Panhard et Levassor prenaient la tête. Charron enlevait avec elles la première place en 32 h. 44 m., suivi de Girardot, pilotant la même marque. Etienne Giraud était troisième. Le premier motocycle était celui de Marcellin, de la marque Phebus avec un moteur de Dion, le second celui d'Osmont sur un motocycle de Dion-Bouton. C'est à la suite de cette course, et sur une réclamation d'Osmont contre Marcellin qu'on décida de poinçonner les véhicules prenant part à une épreuve, afin d'éviter leur remplacement ou leur échange.

En 1899, l'Automobile Club de France, d'accord avec notre confrère Meyan, son premier secrétaire général, et le journal Le *Matin* organisa le tour de France par étapes, et ouvert à trois catégorles de véhicules : les motocycles, les voiturettes et les voitures, différenciés entre eux par leur poids. La lutte fut ardente. Les Panhard et Levassor mettaient en ligne deux types de véhicules à peu près analogues, les 12 HP, et les 16 HP, qui étaient en somme le type Paris-Amsterdam plus puissant et plus rapide. Les Mors, dont l'ingénieur était alors M. Brasier, mettaient en ligne des 16 HP à allumage électrique, et à cinq vitesses. Les Amédée Bollée présentaient des voitures d'un type très spécial, à moteurs horizontaux, car il y avait deux moteurs, à l'arrière, avec deux manivelles de mise en marche, transmission par courroie.

Dès le début, les Panhard prirent une avance vertigineuse, et bientôt la lutte ne fut plus qu'entre leurs deux 16 HP pilotées par René de Knyff et Charron, et leurs 12 HP. Les Mors ne devaient réapparaître qu'en fin de course avec Levegh, qui gagna l'une des dernières étapes. Les Amédée Bollée abandonnèrent à Périgueux. Ce fut leur dernière apparition en course. Finalement, M. René de Knyff gagna l'épreuve la plus longue qui ait jamais été organisée en automobiles et qui comportait 2.291 kilomètres. Il couvrait la distance en 44 h. 43 m., ce qui pour la première fois donnait une moyenne de plus de 50 kilomètres à l'heure (51 km. 300). Il montait une 16 HP Panhard et Levassor. Le second et le troisième, Girardot et le comte de Chasseloup-Laubat montaient des 12 HP Panhard. La catégorie motocycle revenait à Teste sur un tricycle de Dion-Bouton suivi de Tart et du vicomte Gaëtan de Meaulne. La catégorie voiturettes revenait à Gabriel sur voiturette Decauville en 68 h. 35 s. 16m. suivi de Théry et de Ulhmann tous trois sur des engins de même marque.

En 1900, l'Automobile Club de France organisa sa course avec le Comité de l'Exposition. Ce fut Paris-Toulouse et retour 1.348 kilomètres. Une chaleur torride fit de la course une épreuve de résistance terrible pour les hommes. Ce fut le premier duel sérieux des Mors et des Panhard. Cette fois les Mors prirent l'avantage. La victoire revint à Levegh sur la 24 HP Mors, qui prit la tête dès le début et la garda jusqu'à l'arrivée. Il couvrit le parcours en 26 h. 43 m. 43 s. Le second et le troisième, sur Panhard et Levassor, étaient MM. Voigt et Pinson. La catégorie des voiturettes revenait à Marcel Renault qui devait deux ans après gagner Paris-Vienne, et se tuer en 1903 dans Paris-Madrid. La catégorie motocycles revenait une fois de plus à Teste sur de Dion-Bouton.

1901 vit la fameuse épreuve Paris-Berlin suite de la rivalité des Pan-



LOUIS RENAULT

Louis Renault, arrivé 1er des voitures légères et 2e du classement général dans Paris-Madrid (course arrêtée à Bordeaux), en 5 h. 33 m. 59 s.

LÉON THÉRY

Léon Théry, le prodigieux conducteur qui réussit à triompher deux fois de suite dans la Coupe Gordon-Bennett, est félicité par M. Brasier.

hard et des Mors. Ce fut encore Mors qui gagna la course. Le premier fut Henri Fournier qui venait déjà de gagner Paris-Bordeaux, et qui couvrit les 1.191 kilomètres en 15 h. 33 m. 6 s. Le second, une fois de plus, était Girardot, le troisième René de Knyff, le quatrième Henri Brasier, alors ingénieur de la maison Mors, le cinquième Henri Farman. La catégorie des voitures légères, création de l'année, revenait à Etienne Giraud, suivi de Teste, tous deux sur Panhard. La catégorie voiturettes revenait à Louis Renault, aujourd'hui directeur et propriétaire de la grande usine qui porte son nom. Osmont triomphait encore en motocycle.

En 1902, nous eûmes Paris-Vienne. La rivalité pour la première fois internationale des Panhard, des Mors et des Mercédès se terminait par la victoire imprévue de Marcel Renault, sur voiture légère, battant les grosses voitures dont le champion était Henri Farman, sur Panhard et Levassor. Henri Farman est devenu depuis l'aviateur bien connu, constructeur d'aéroplanes. Guillaume triomphait en voiturette, sur Darracq, Osmont encore une fois en motocycle, sur de Dion-Bouton et Bucquet en motocyclette, sur Werner.

La dernière course internationale devait être Paris-Madrid en 1903. Une série d'accidents effroyables le premier jour arrêtait l'épreuve à Bordeaux. Le vainqueur en était Gabriel, sur Mors, couvrant les 573 kilomètres en 5 h. 13 m. Louis Renault prenait la seconde place en voiture légère.

LES COUPES GORDON-BENNETT

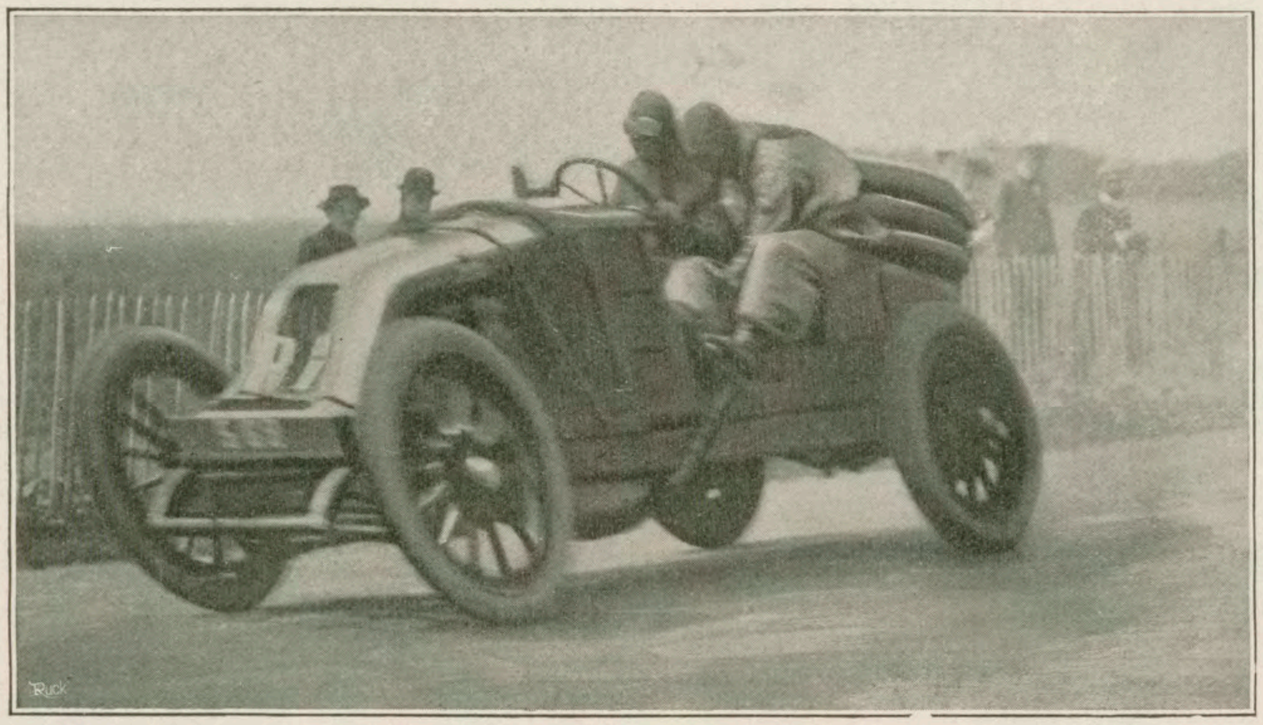
Les courses de ville à ville avaient vécu, elles étaient désormais interdites. Les courses en circuit allaient commencer. Elles débutèrent par la Coupe Gordon-Bennett. La première épreuve s'était courue, à peu près inaperçue en 1900, de Paris à Lyon, et avait été gagnée par Charron, sur Panhard et Levassor. La seconde fut plus terne encore, dans l'épreuve Paris-Bordeaux de 1901 qui fut gagnée par Fournier. Le vainqueur de la coupe, Girardot, était très mal placé dans l'épreuve générale. La Coupe paraissait devoir disparaître également dans Paris-Vienne, en 1902, mais, à la surprise générale, elle fut gagnée par l'Anglais Edge. Son organisation passait alors de l'Automobile Club de France à l'Automobile Club d'Angleterre. Ce fut donc sur le circuit d'Irlande qu'elle se courut en 1903. L'équipe française formée de René de Knyff, Henri Farman et Gabriel triompha aisément de l'équipe anglaise formée par Edge, Jarrott et Stocks, et des Américains Winton, Owen, Moers, mais le team allemand formé de Jenatzy, de Caters, et Foxhall Keene finit par l'emporter et Jenatzy battit René de Knyff de quelques minutes.

JENATZY

Jenatzy remporte la Coupe Gordon-Bennett, en Angleterre, couvrant les 593 kilomètres en 6 h. 39, à 89 kilom. 184 à l'heure.

Il n'y eut donc pas à proprement parler de courses internationales en France en 1904. On se contenta d'organiser une éliminatoire, afin de désigner le champion capable d'aller chercher la Coupe en Allemagne. L'éliminatoire fut courue sur le circuit de l'Argonne française, et gagnée par Théry, sur Brasier, suivi de Salleron sur Mors et de Rougier, depuis aviateur, sur Turcat-Mery. La Coupe se disputa au Taunus, devant l'Empereur d'Allemagne, sur 564 kilomètres, et après une lutte effroyable, le champion français Théry, sur Brasier, triomphait en 5 h. 50 m. devant Jenatzy et de Caters.

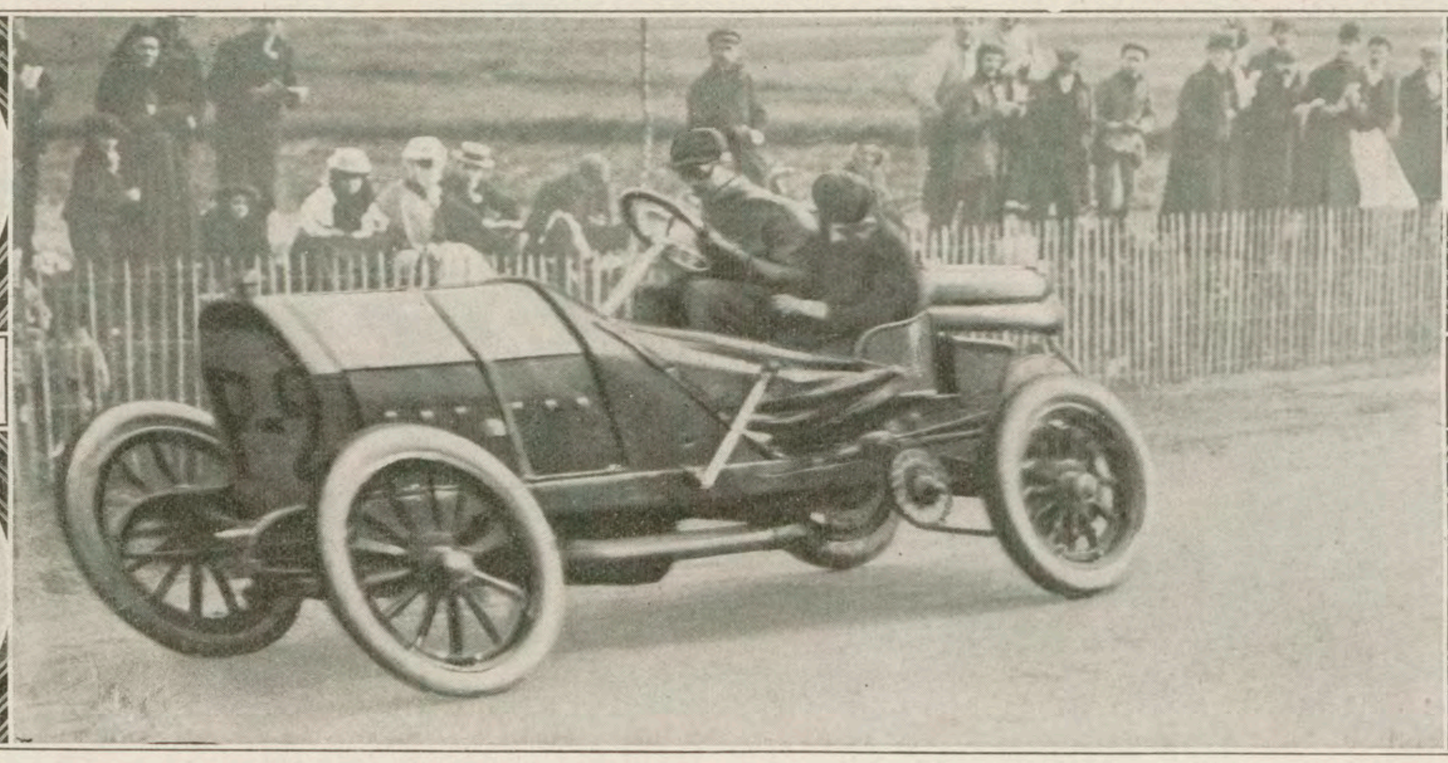
En 1905, il fallut conserver la Coupe, et l'on organisa la même éliminatoire française sur le circuit d'Auvergne. Théry la gagna encore, suivi de Caillois, tous deux sur Brasier, et de Duray sur Lorraine-Dietrich. Le grand jour de la Coupe qui devait être la dernière courue, Théry triompha une quatrième fois, et la Brasier



SZISZ EN VITESSE

Le Français Szisz remporta le premier Grand Prix de l'A. C. F., au Mans, en 1906, couvrant les 1.200 kilomètres en 12 h. 14 m. 17 s., à 101 kil. 328 à l'heure.

CHARRON
Vainqueur de la 1e Coupe



GIRARDOT
Vainqueur de la 2e Coupe

S. F. EDGE
Vainqueur de la 3e Coupe Gordon-Bennett (1902).

NAZZARO EN VITESSE
L'Italien Nazzaro remporta le Grand Prix de l'A. C. F. à Dieppe, en 1907, couvrant les 770 kilomètres en 6 h. 46 m. 33 s., soit à 113 kilom. 621 à l'heure.

JENATZY
Vainqueur de la 4e Coupe Gordon-Bennett (1903).

battit les deux Fiat italiennes de Nazzaro et de Cagno. Nazzaro et Cagno sont revenus depuis peu à la course. Après une carrière de victoires sans précédent dans l'histoire de l'automobile, Nazzaro va conduire à Amiens une voiture Itala. Jenatzy et de Caters ont aujourd'hui abandonné la course. Jenatzy est fabricant de pneumatiques, le baron de Caters voyage à travers le monde. Caillois et Duray n'ont pas renoncé à courir. Caillois à Amiens conduira une voiture Sunbeam et Duray a disputé presque toutes les épreuves jusqu'à ce jour.

LÉON THÉRY
Vainqueur des 5e et 6e Coupes Gordon-Bennett.

LES GRANDS PRIX DE L'A. C. F.

Le premier Grand Prix de l'Automobile Club de France qui porta ce nom se courut en 1906 sur le circuit de la Sarthe ; il se disputait en deux jours sur 1.238 kilomètres au total. Le vainqueur en fut Szisz sur voiture Renault, suivi de Nazzaro sur voiture Fiat, et d'Albert Clément sur Bayard-Clément. Les 1.238 kilomètres furent couverts en 12 h. 14 m.

Les voitures se sont bien modifiées depuis 1899. L'allumage électrique, par accumulateurs d'abord, a triomphé avec Levegh dans Paris-Toulouse. En 1903, à la Coupe Gordon-Bennett, avec les Mercédès on voit apparaître les châssis métalliques, les radiateurs nids d'abeilles avec ventilateur, l'allumage par magnéto, les soupapes commandées, les roulements à billes, les double trains balladeurs, les réservoirs sous pression.

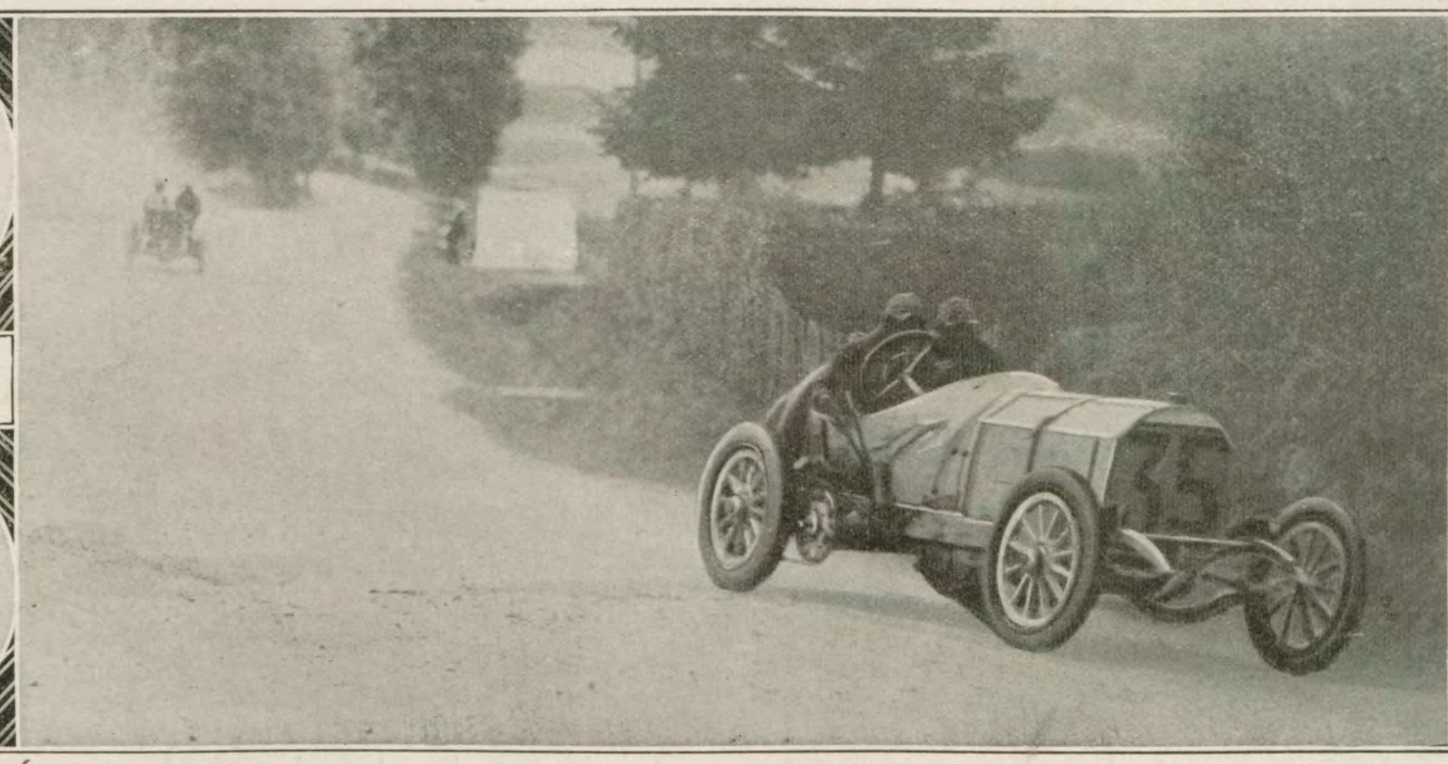
En 1904, avec Brasier, apparaissent les moteurs à grand rendement. En 1906 avec Renault triomphent une fois de plus la prise directe et le thermo-syphon.

Les progrès vont continuer. En 1907 et en 1908 sur le circuit de Dieppe, et sur la même distance de 770 kilomètres, on court deux Grands Prix qui, pour la première fois, sont gagnés par des étrangers. En 1907, Nazzaro, sur Fiat, triomphe en 6 h. 43 m. 33 s., suivi de Szisz sur Renault et de Baras sur Brasier. En 1908, c'est le triomphe allemand, Lautenschlager, un des metteurs au point de la maison Mercédès, gagne l'épreuve en 6 h. 55 m., suivi de deux français, Hémery et Hanriot, tous deux sur voiture allemande Benz. L'épreuve des voiturettes est remportée par Guyot, sur Delage. Nous retrouverons Guyot et sa voiture au Grand Prix d'Amiens. Puis c'est l'éclipse, et la France se refuse à organiser des courses jusqu'en 1912 où le dernier Grand Prix de l'Automobile Club donne lieu à une lutte effroyable entre la France et l'Italie. L'épreuve est particulièrement dure, 1.540 kilomètres en deux journées. Finalement c'est Boillot qui triomphe et fait triompher la France avec sa voiture Peugeot. Il couvre les 1.540 kilomètres en 13 h. 58 ce qui bat tous les records du monde pour tous genres de locomotion. Il avait eu à soutenir un terrible duel avec le sportsman américain, Bruce Brown, qui se tua depuis en s'entraînant pour le Grand Prix d'Amérique.

La France a donc repris le premier rang dans le sport automobile, et c'est avec enthousiasme qu'on lança l'idée du Grand Prix à Amiens en 1913. Peu de constructeurs répondaient, puisque 20 concurrents seulement se trouveront aux prises, mais la rencontre Boillot, Goux, Nazzaro, Guyot, nous promet de belles émotions.

GEORGES PRADE.

SZISZ
1er du 1er Grand Prix.



NAZZARO
1er du 2e Grand Prix.

LAUTENSCHLAGER
Vainqueur du 3e Grand Prix de l A.C.F. (1908).

LAUTENSCHLAGER DANS LE GRAND PRIX DE 1908
L'Allemand Lautenschlager remporta le Grand Prix de l'A. C. F. en 1908, couvrant les 770 kilomètres du parcours en 6 h. 55 m. 43 s. 4/5, soit à 111 kilom. 107 à l'heure.

BOILLOT
Vainqueur du 4e Grand Prix de l'A.C.F. (1912).

LE RÈGLEMENT DES VOITURES DU GRAND PRIX

Par le Commandant CABANES

MORIONDO
conduira une Itala
dans le Grand Prix de l'A. C. F.

Le règlement du Grand Prix est-il bon ou est-il mauvais? Telle est la question que se posent à l'heure actuelle nombre d'automobilistes, et que nous allons essayer d'étudier à notre tour. Mais, pour ne pas discuter dans le vide, nous allons rappeler sommairement les principaux points du règlement en litige.

Le Grand Prix est une course internationale réservée aux constructeurs.

La course aura lieu en une seule journée, sur un parcours de 900 kilomètres environ, comprenant 29 tours d'un circuit de 31 kilom. 621 situé aux portes d'Amiens.

Chaque maison peut engager six voitures au plus, le droit d'engagement étant de 4.000 francs par voiture.

Les voitures auront un moteur de 4 cylindres au minimum. Leur poids *à vide* sera compris entre 800 et 1.100 kilogrammes.

Il sera accordé à chaque véhicule, pour faire le parcours, 20 litres d'essence pour 100 kilomètres. L'ensemble de cette provision sera contenu dans un réservoir-cylindre de 1 mètre de long, placé en travers de la voiture derrière les sièges. Le réservoir sera plombé et pourra être éventré à l'arrivée. Aucune autre quantité de carburant ne pourra être emportée.

Tout oxydant autre que l'air est interdit.

Les voitures porteront deux sièges côte à côte, pour deux voyageurs de 60 kilogrammes.

Aucune forme arrière fuyante ne sera autorisée pour la carrosserie et l'on ne pourra placer en arrière du réservoir d'essence que des pneumatiques, roues, ou jantes non enveloppés.

L'encombrement en largeur ne pourra dépasser 1 m. 75.

Les voitures auront une marche arrière et un échappement horizontal.

Les jantes amovibles ou démontables et les roues démontables sont autorisées.

Les ravitaillements en huile, pneus et rechanges ne pourront se faire qu'en un point désigné unique.

En cas d'avarie résultant d'un accident, le ravitaillement en eau pourra s'effectuer en présence d'un commissaire.

Le conducteur et le mécanicien d'une voiture peuvent être changés à la fin de chaque tour. Ils peuvent permuter entre eux sur la voiture.

La Commission sportive peut récuser tel ou tel conducteur pour motif de sécurité.

L'ordre de départ est tiré au sort.

Pour savoir si ce règlement est bon, il faut d'abord s'entendre sur le but poursuivi par les créateurs du Grand Prix. Ce but est d'organiser un *spectacle réclame* de nature à contribuer aux progrès de l'automobile. Et il ne s'agit ni de sacrifier le spectacle aux progrès éventuels à réaliser, ni de sacrifier ces progrès au spectacle.

Il faut donc un *bon spectacle* qui attire les spectateurs payants, et les renvoie satisfaits, tout en décevant le moins possible les amateurs de distractions gratuites. Il faut que les spectateurs voient quelque chose d'intéressant et qu'ils le voient tout le temps.

Et c'est ce qui se produit avec un petit circuit et des tribunes placées dans un virage dont les deux branches sont suffisamment rapprochées l'une de l'autre et seront visibles sur une grande longueur. Le spectacle ne risque pas d'être *creux*, car il y aura, au début tout au moins, vingt voitures en piste sur un circuit d'environ 32 kilomètres. Les voitures seront donc espacées en moyenne, de 1.600 mètres et les spectateurs des tribunes en verront passer une toutes les 50 secondes, car la vitesse moyenne ne sera guère inférieure à 120 km. ; ils auront en outre sous les yeux un tableau d'affichage et les opérations du ravitaillement.

Lorsque le nombre des concurrents s'éclaircira, les intervalles entre les voitures augmenteront, mais l'intérêt augmentera aussi et la piste paraîtra toujours suffisamment garnie.

Voilà pour le côté spectacle. Passons au côté utilitaire, à la question des progrès éventuels de l'automobile. On a essayé, pour les grandes courses d'automobiles, bien des formules diverses et l'on n'en a sans doute point été satisfait, puisque l'on a éprouvé le besoin d'en changer constamment.

On a préconisé la formule libre. Chaque constructeur amène la voiture qui lui convient, et la plus vite remporte la palme. Malheureusement les choses ne se passent point ainsi. Pour que la plus vite triomphe, il faut qu'elle résiste à la route et que la route lui résiste, et c'est ce qui ne peut guère arriver, car il y a bien des chances pour que la voiture la plus vite soit une locomotive montée sur pneus. Mais les pneus ne tiendront pas sous la charge et la course se passera à râper du caoutchouc. Dans ces conditions on pourrait, à l'instar du juge Bridoie, s'en remettre au sort des dés pour déterminer le résultat final, car le prix sera attribué au hasard et la course présentera à peu près la même utilité et le même intérêt qu'une épreuve où des pigeons lutteraient avec des éléphants. Pour porter des lettres, les premiers seraient évidemment supérieurs, mais pour transporter du personnel, les seconds sont infiniment préférables.

La formule libre ayant été abandonnée, on a proposé la formule du poids. Toutes les voitures peuvent concourir à condition de ne pas dépasser à vide le poids de 1.000 kilos. C'a été le triomphe de la fragilité. L'idéal était de fabriquer un châssis en dentelle d'acier nickel transportant un immense moteur d'aviation ; cet accouplement a vécu.

POPE
conduira une Itala
dans le Grand Prix de l'A. C. F.

On en est alors arrivé aux formules savantes. On a vanté la formule à l'alésage (ou à la surface des pistons). On limitait ainsi la puissance des moteurs en limitant le diamètre des cylindres ; mais les malins passaient au travers de la formule en augmentant la course. On a alors adopté la formule à la cylindrée (ou au volume du cylindre) qui tient compte à la fois de la course et de l'alésage ; on espérait ainsi obtenir une détermination rationnelle de la course et de l'alésage. Les mêmes constructeurs malins ont réduit ces espérances à néant en faisant tourner les moteurs à des vitesses folles. De désespoir, les inventeurs de formules ont découvert la formule à la *cylindrée-minute* ou pour parler en langage ordinaire, ils ont décrété que le volume de mélange explosif qui passerait en une minute dans les cylindres ne pourrait dépasser une certaine quantité. Les gens qui ne sortent pas de l'Ecole Polytechnique se sont alors décidés à leur jeter les banquettes à la tête, ce qui les a un peu calmés.

Le moment arrivait, en effet, où il aurait fallu être docteur ès-sciences mathématiques et se munir d'une règle à calculs pour pouvoir comprendre quelque chose à une course.

On a fini par comprendre qu'il fallait arriver à une formule que tout le monde comprît ou crût comprendre, ce qui est la même chose, et l'on s'est rabattu sur la course à la consommation. C'est là, en effet, une excellente formule, facile à comprendre et qui est, par surcroît, très suffisamment scientifique. Le gagnant sera celui qui, avec une quantité donnée d'essence, aura parcouru le plus vite une distance déterminée (en l'espèce 900 kilomètres). Cela revient du reste à dire que le gagnant sera le concurrent qui, avec une quantité donnée d'essence, aura parcouru le plus de chemin en un temps donné.

Restait le danger, atténué il est vrai, de faire encore concourir les uns avec les autres des véhicules non comparables, des pigeons et des éléphants. On y a paré en édictant que le poids des voitures à vide serait compris entre deux limites assez rapprochées et on a choisi ces limites de telle façon que les voitures du concours ne s'éloignassent pas à ce point de vue des voitures courantes.

Une série de prescriptions de détail, interdiction des oxydants autres que l'air, des formes arrière extraordinaires et des largeurs excessives, obligation d'avoir deux sièges côte à côte et une marche arrière tendent à empêcher la construction des monstres.

En un mot, on peut espérer que les progrès réalisés avec les voitures du Grand Prix s'appliqueront sans trop de difficulté aux voitures courantes et constitueront par suite, réellement, des progrès véritables.

La formule à la consommation est du reste très scientifique, comme nous le disions plus haut. Notre confrère Faroux qui lui reproche, à tort, croyons-nous, d'être de nature à compromettre *le succès* d'une course de vitesse, a toujours déclaré que c'était la meilleure au point de vue technique et que la *moindre consommation* était toujours implicitement contenue dans un bon règlement mécanique. Une opinion de ce genre est faite pour rassurer les théoriciens.

Ajoutons que cette formule oblige les constructeurs à tout travailler dans la voiture, non pas seulement le moteur et le carburateur, mais toute la transmission, l'équilibrage et le centrage des masses, les formes extérieures, etc.

Pour améliorer la consommation, il faut en fin de compte tout améliorer et l'ingénieur a de la marge. On ne saurait oublier, en effet, comment se répartit l'énergie latente contenue dans l'essence :

1/4 à 1/3 sert à faire chauffer de l'eau,

1/4 à 1/3 sert à réchauffer l'air derrière la voiture,

1/4 à 1/3 sert à user les divers organes axes, paliers, coussinets, engrenages, il reste parfois 1/7 à 1/5 pour faire marcher la voiture, triompher de la résistance de l'air, de celle du sol et de celle de la pesanteur.

On voit que l'on ne s'expose point à perdre son temps en cherchant à améliorer la consommation et qu'il reste encore quelques progrès à faire dans cette voie, si peu que l'on récupère sur les 80 % d'énergie gaspillée.

LES CONDUCTEURS DU GRAND PRIX

BOILLOT (Peugeot).

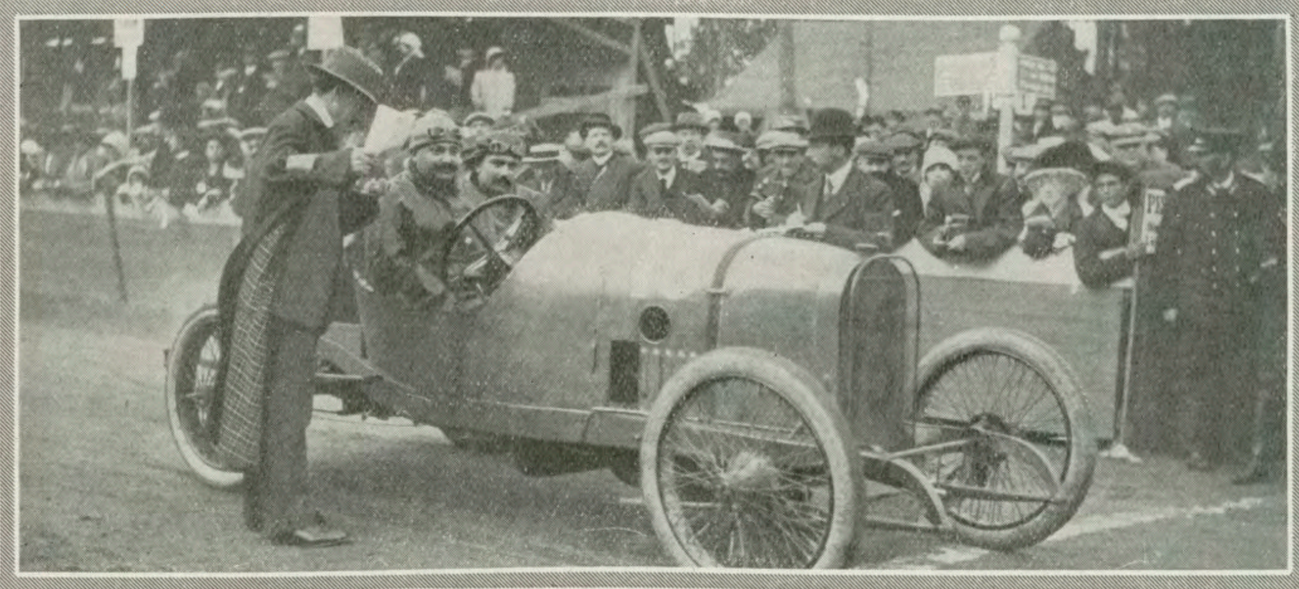
GOUX (Peugeot).

NAZZARO (Itala).

GUYOT (Delage).

BABLOT (Delage).

RIGAL (Sunbeam) (1).



L'infortuné ZUCCARELLI qui se tua en s'entraînant pour le Grand Prix.

CAILLOIS (Sunbeam).

GUINESS (Sunbeam).

RESTA (Sunbeam).

CHAMPOISEAU (Schneider)

CROQUET (Schneider)

GABRIEL (Schneider).

THOMAS (Schneider).

CHRISTIAENS (Excelsior)

ESSER (Mathis)

HORNSTED (Excelsior).

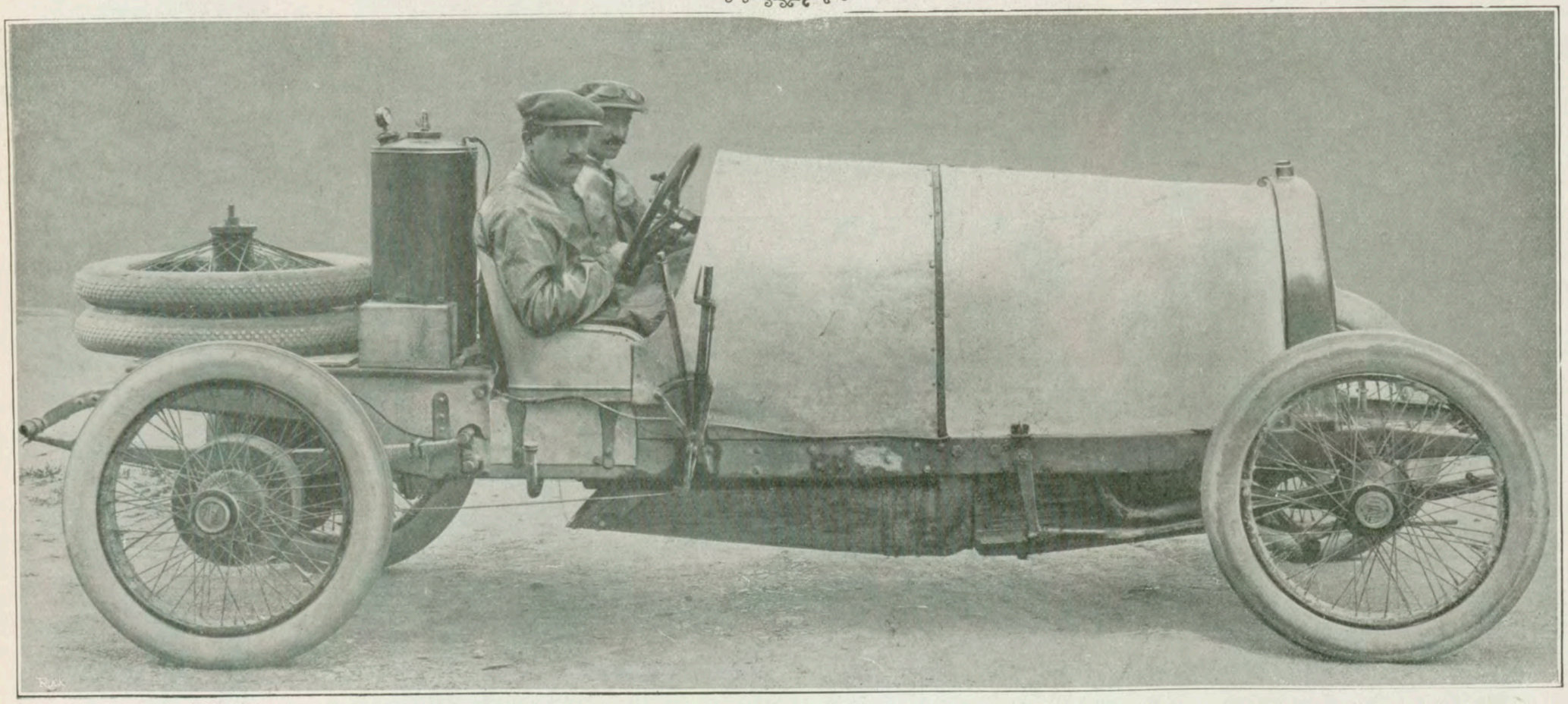
JOERNS (Opel).

(1) Sera remplacé par Chassagne.

BOILLOT GAGNE LE GRAND PRIX DE L' A. C. F. EN 1912

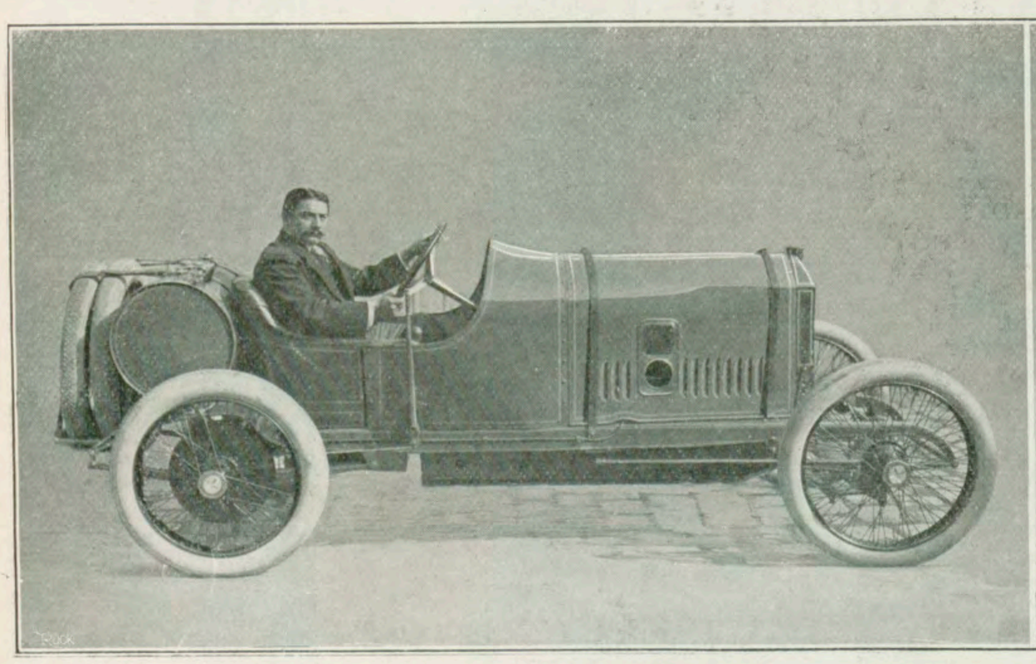
La France n'avait pas été heureuse dans les précédentes courses internationales d'automobiles. A la période glorieuse de la Coupe Gordon-Bennett, où, deux fois seulement sur six, la victoire avait échappé à nos champions, avait succédé le Grand Prix de l'A. C. F. Il avait été gagné, la première année, en 1906, par Szisz (Français) devant Nazzaro. Mais, en 1907, Nazzaro (Italien) avait battu Szisz, et, en 1908, c'était un Allemand, Lautenschlager, qui s'attribuait la première place. Déçus, les officiels de l'Automobile avaient décidé de ne plus courir. Fort heureusement, ils eurent un revirement en 1912, et le Grand Prix renaquit alors de ses cendres. Le résultat dépassa les espérances. Après la course la plus émouvante qui ait été admirée, Georges Boillot remportait une victoire impressionnante. Le premier jour, l'Américain Bruce Brown, qui se tua depuis, avait conservé la tête jusqu'au bout, mais il était talonné de près par le Français. Le second jour, le duel continuait, provoquant l'enthousiasme de la foule qui en suivait les diverses phases avec angoisse. Boillot allait-il triompher ou s'avouer vaincu? Soudain, il passait premier. Bruce Brown abandonnait bientôt et le représentant de la France s'attribuait la victoire, couvrant les 1,540 kilomètres du parcours en 13 heures 58 m. 15 s. 3/5 à 110 kilomètres 700 à l'heure. (Pneus Continental.)

LES VOITURES DU GRAND PRIX



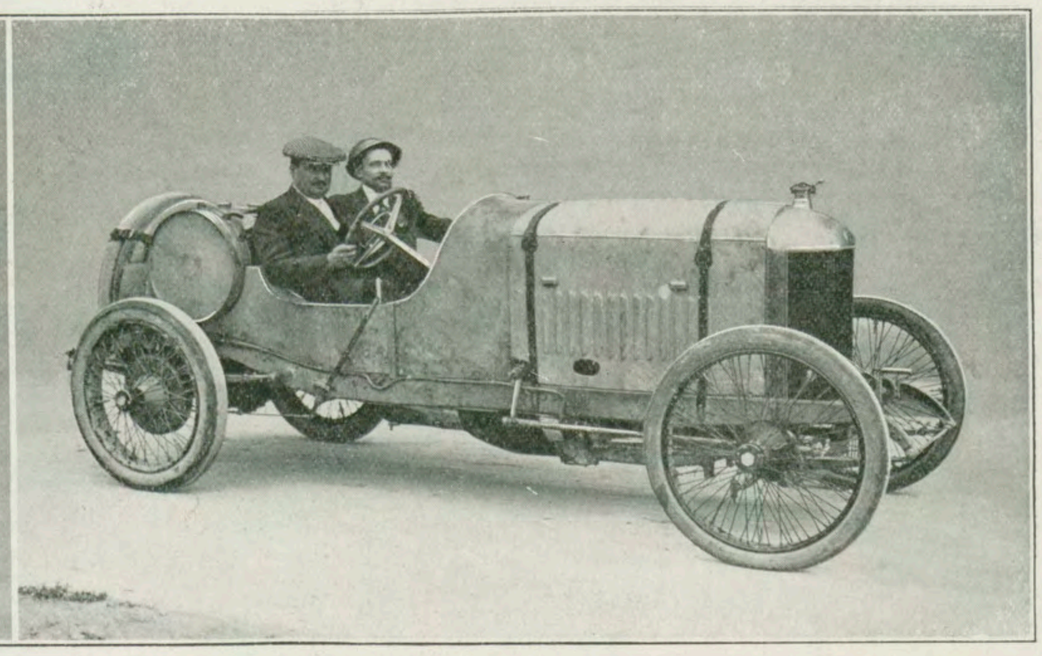
LA VOITURE ITALA

La marque Itala a engagé trois voitures dans le Grand Prix de l'A. C. F.; elles seront pilotées par Nazzaro, le vainqueur du Grand Prix de 1907, par Pope et par Moriondo; les Itala sont munies d'un moteur sans soupapes, 4-cylindres 125 × 160. (Pneus Continental.)



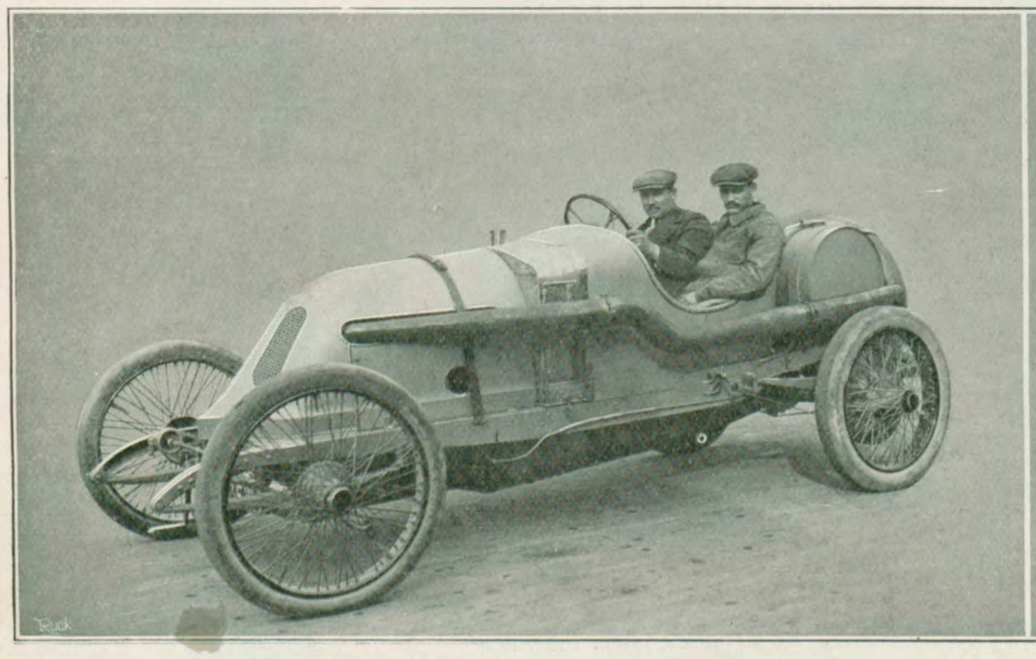
LA VOITURE PEUGEOT

Par suite de la mort de Zuccarelli, il n'y aura que deux Peugeot à Amiens. Elles seront pilotées par Boillot et par Goux. (Pneus Pirelli.)



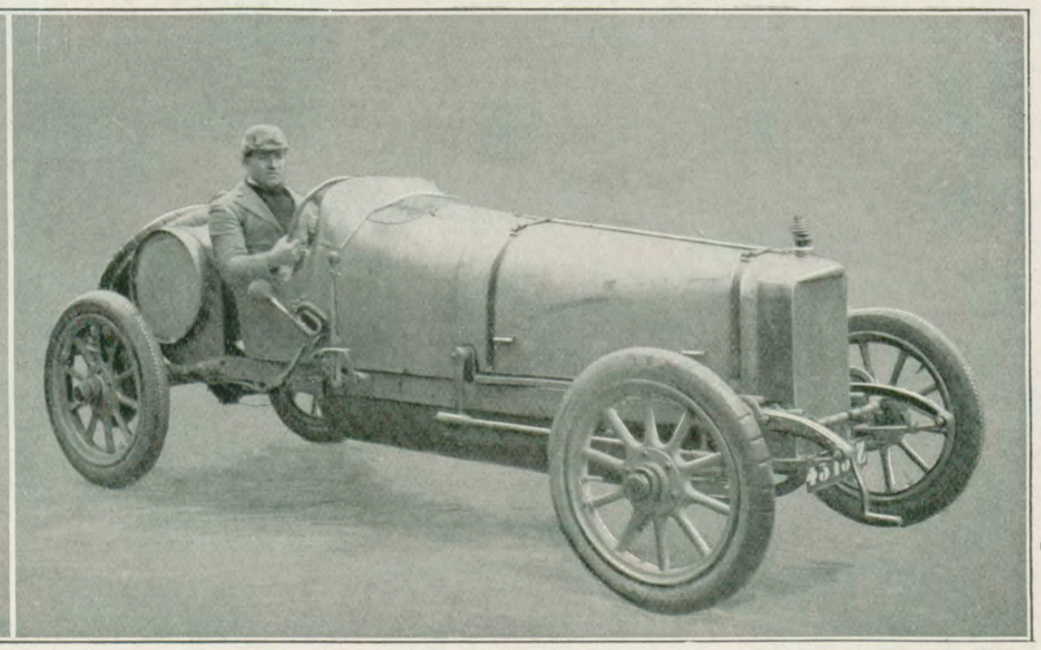
LA VOITURE DELAGE

Les Delage font leur rentrée en course, elles sont confiées à Guyot et à Bablot qui les menèrent déjà à la victoire en 1908 et en 1911. (Pneus Continental.)



LA VOITURE SCHNEIDER

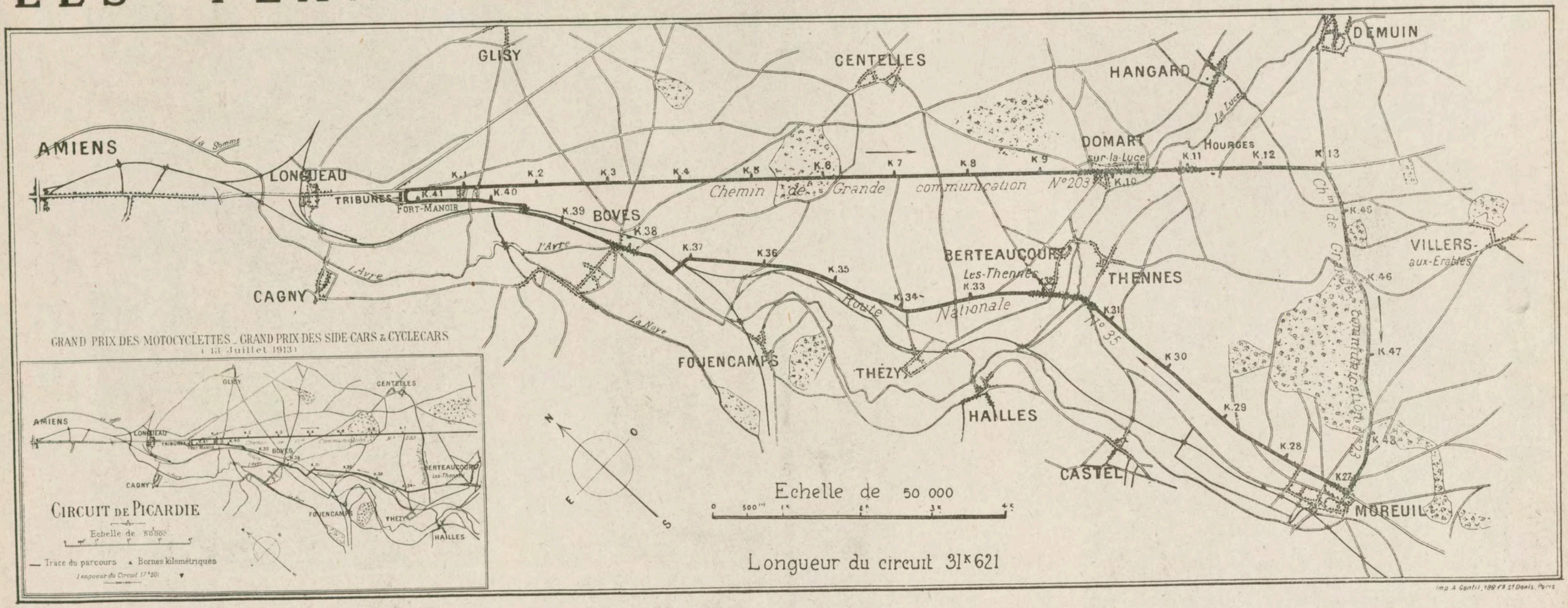
Les quatre voitures Schneider, pilotées par Croquet, Champoiseau, Thomas et Gabriel, sont munies d'un moteur de 100 × 160. (Pneus Continental)



LA VOITURE SUNBEAM

Les Sunbeam sont les seules 6-cylindres de la course. Elles seront conduites par Resta, Caillois, Lee Guiness et Chassagne remplaçant Rigal blessé.

LES PLANS DU CIRCUIT DE PICARDIE

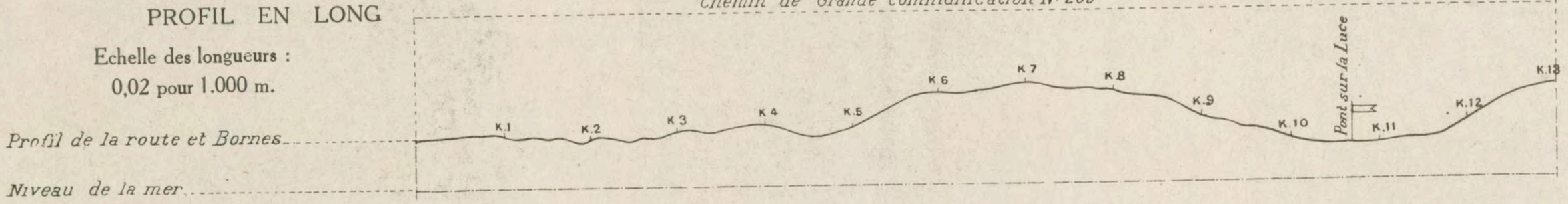


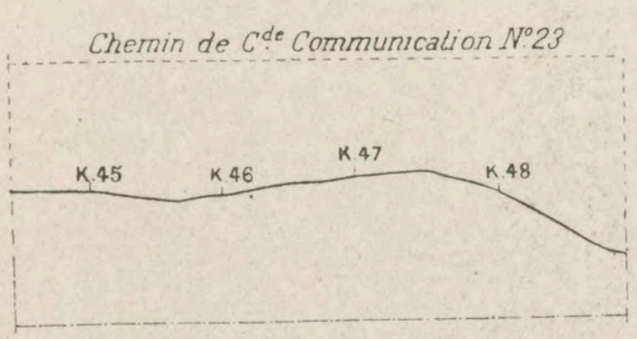
GRAND PRIX DES MOTOCYCLETTES - GRAND PRIX DES SIDE-CARS & CYCLECARS
(13 Juillet 1913)

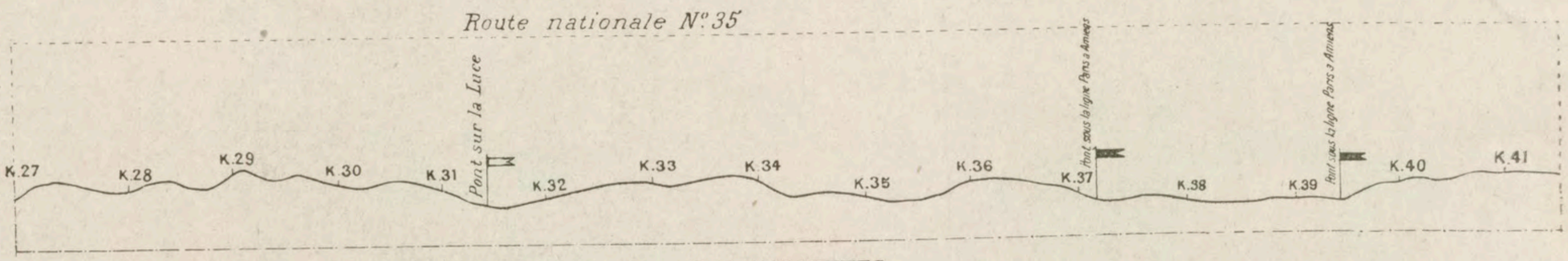
PROFIL EN LONG DU CIRCUIT

Echelle des longueurs : 0,02 pour 1.000 m.

Echelle des hauteurs : 0,02 pour 100 m.



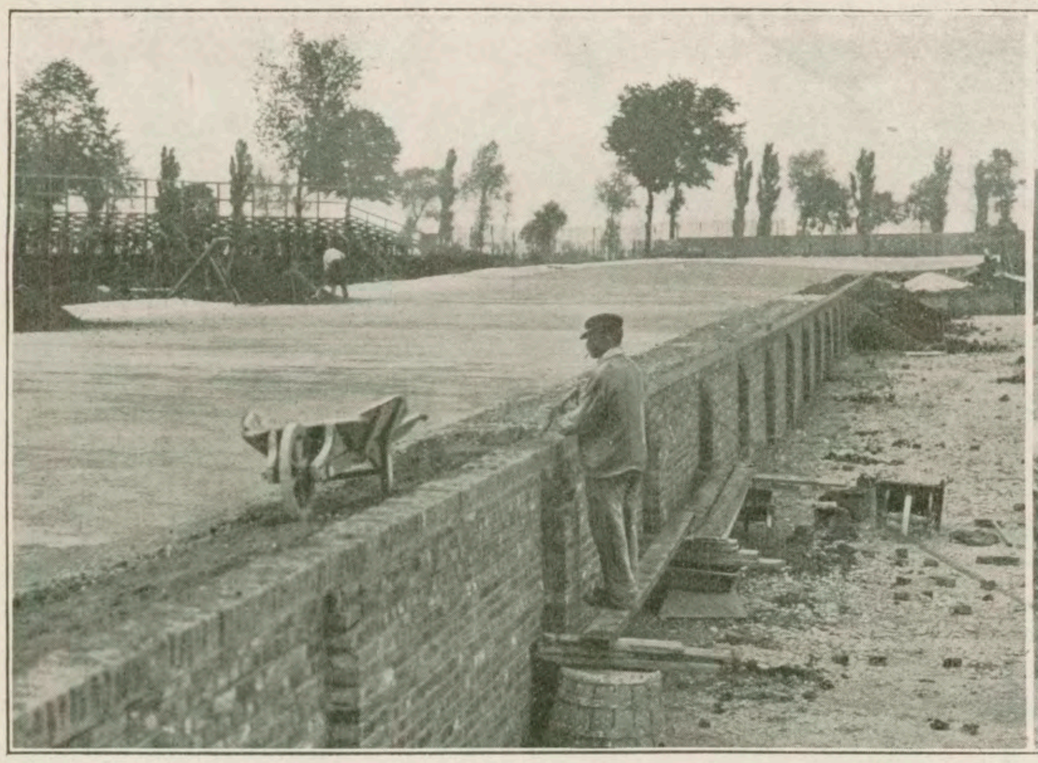




LE CIRCUIT DES AUTOMOBILES ET DES MOTOCYCLETTES

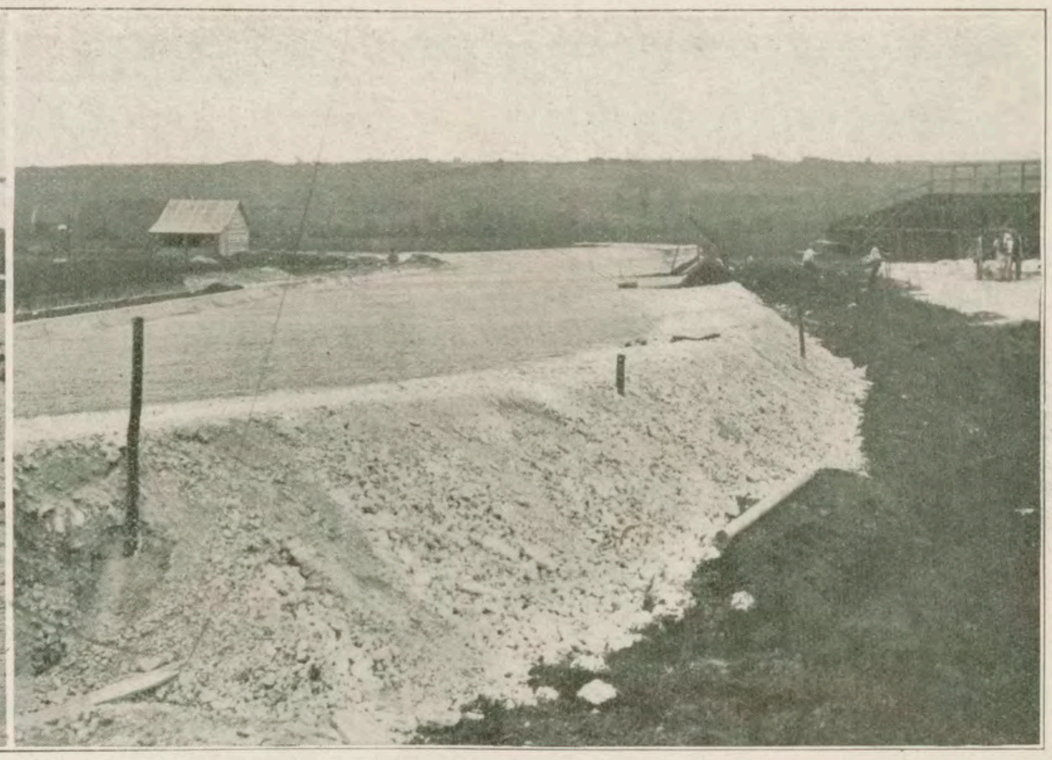
Le Circuit de Picardie ne mesurant que 31 km. 621 permettra aux spectateurs de suivre les diverses phases de l'épreuve d'automobiles, avec beaucoup plus d'intérêt que lors des courses précédentes dont le tour était plus considérable. Le départ sera donné près d'Amiens. Le parcours, qui affecte la forme d'un triangle, comporte d'abord une ligne droite impeccable de 13 kilomètres. Elle se termine par un virage à angle droit qui mène à Moreuil, suivant une ligne légèrement brisée. De Moreuil aux tribunes, les voitures emprunteront alors la route nationale qui est la partie la plus accidentée du circuit. Nous donnons également le parcours du Grand Prix des motocyclettes qui mesure 17 km. 501; cette épreuve se disputera le 13 juillet, le lendemain du Grand Prix des voitures.

LES PRÉPARATIFS DU CIRCUIT



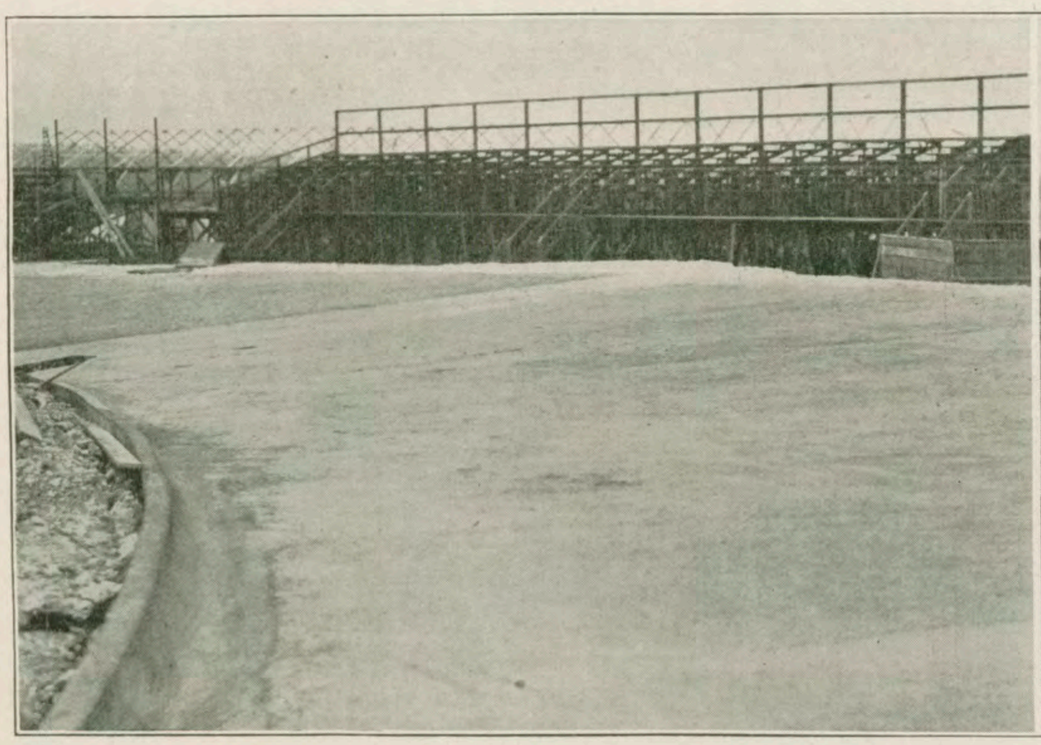
LES RAVITAILLEMENTS ET LES TRIBUNES

Les ravitaillements sont placés en face des tribunes, en contre bas, ce qui permettra aux spectateurs d'assister au travail rapide de ces usines en miniature.



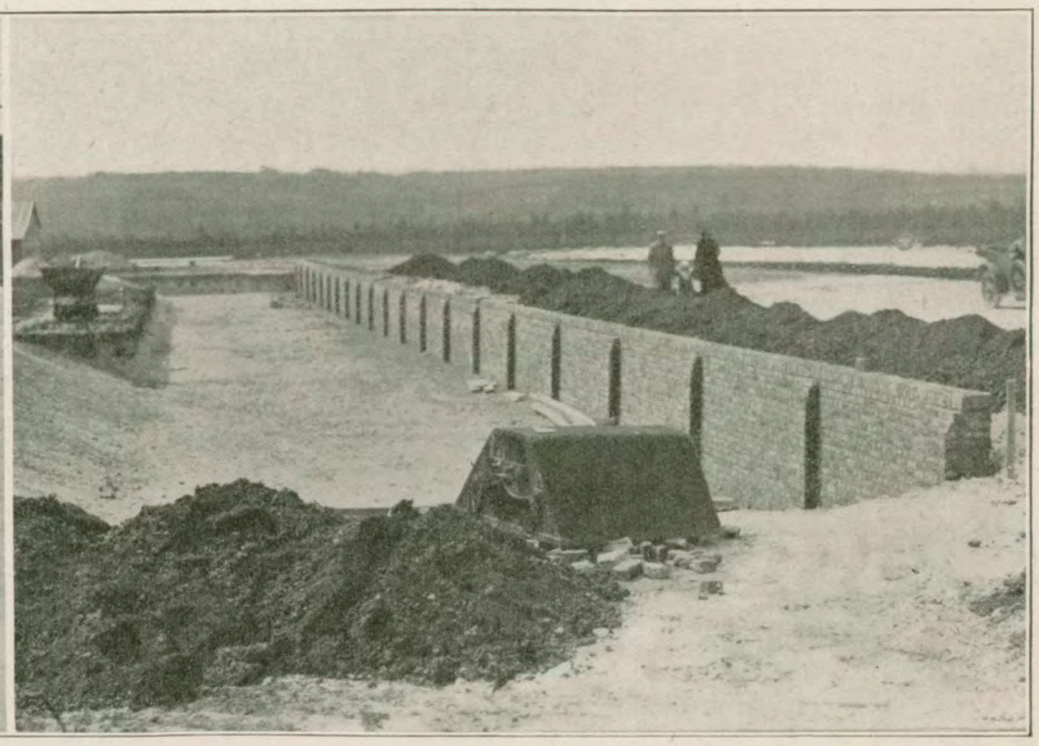
LA CONSTRUCTION D'UN VIRAGE

On a dû procéder au relèvement de certains points de la route, pour que les conducteurs puissent prendre les virages en vitesse sans danger de capotage.



LE VIRAGE DES TRIBUNES

Le public des tribunes pourra assister à l'émouvant spectacle d'un virage pris à toute allure par les champions du volant qui se disputeront la victoire.

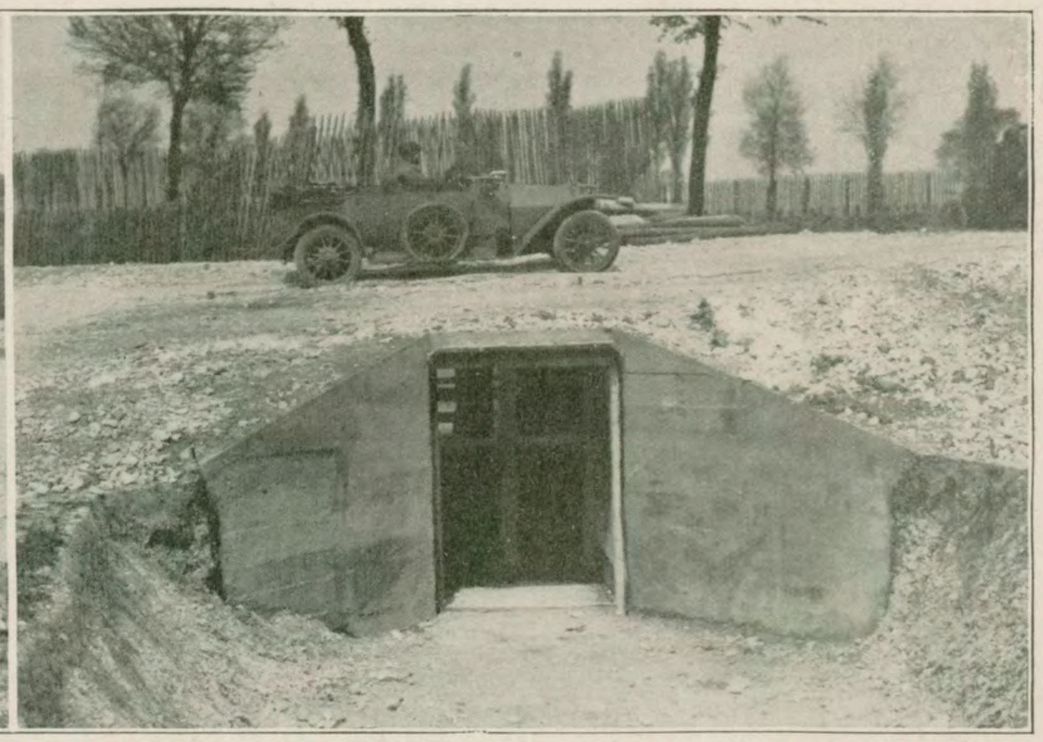


LES POSTES DE RAVITAILLEMENT

C'est là que maisons d'automobiles et de pneumatiques auront leurs dépôts pour ravitailler les voitures de leur marque, au passage devant les tribunes.

LES TRAVAUX DU SOUTERRAIN

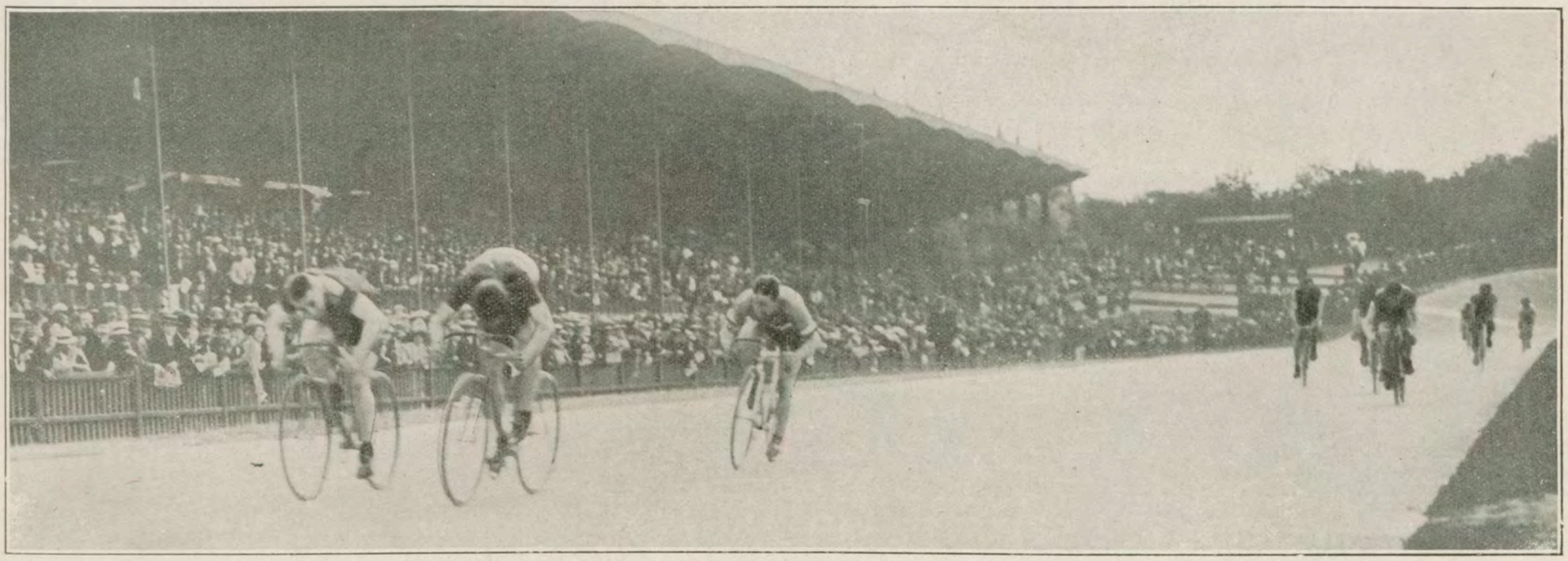
Pour permettre aux spectateurs de se rendre de l'autre côté de la route, le souterrain traditionnel a été établi aux tribunes.



LE PASSAGE SOUTERRAIN

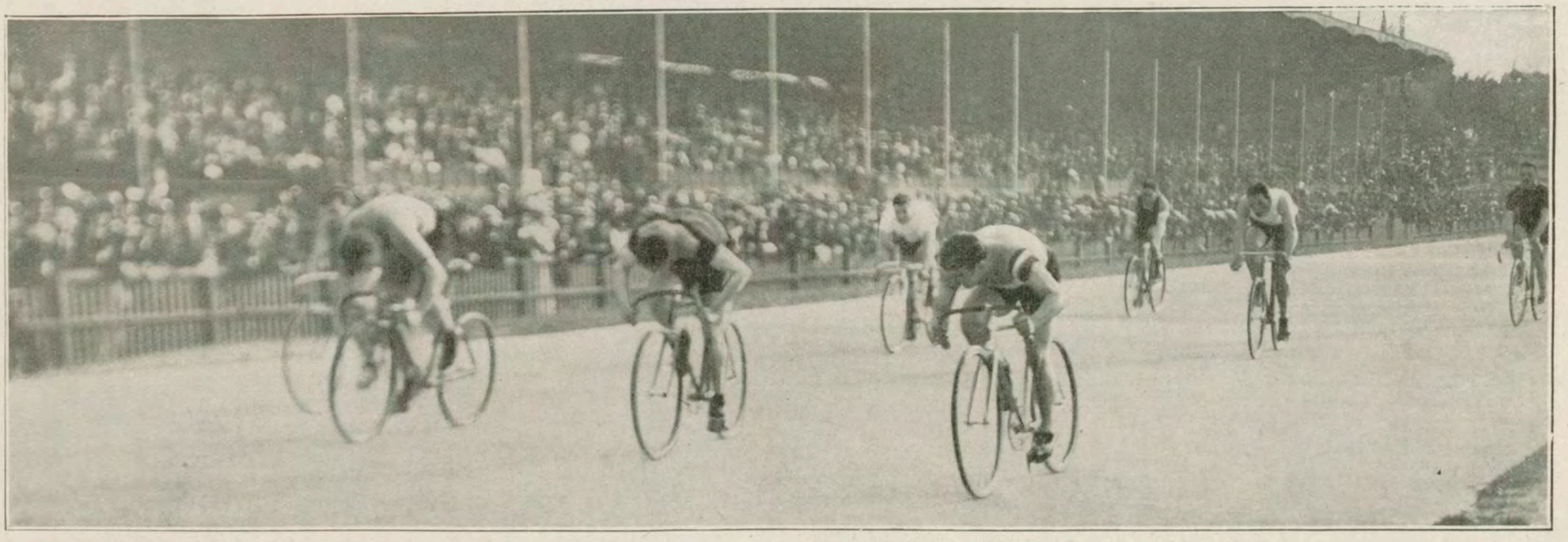
Le souterrain permettra aux sportsmen de se rendre à l'arrivée qui se fera un peu plus loin que les tribunes.

LA 1RE DU GRAND PRIX CYCLISTE



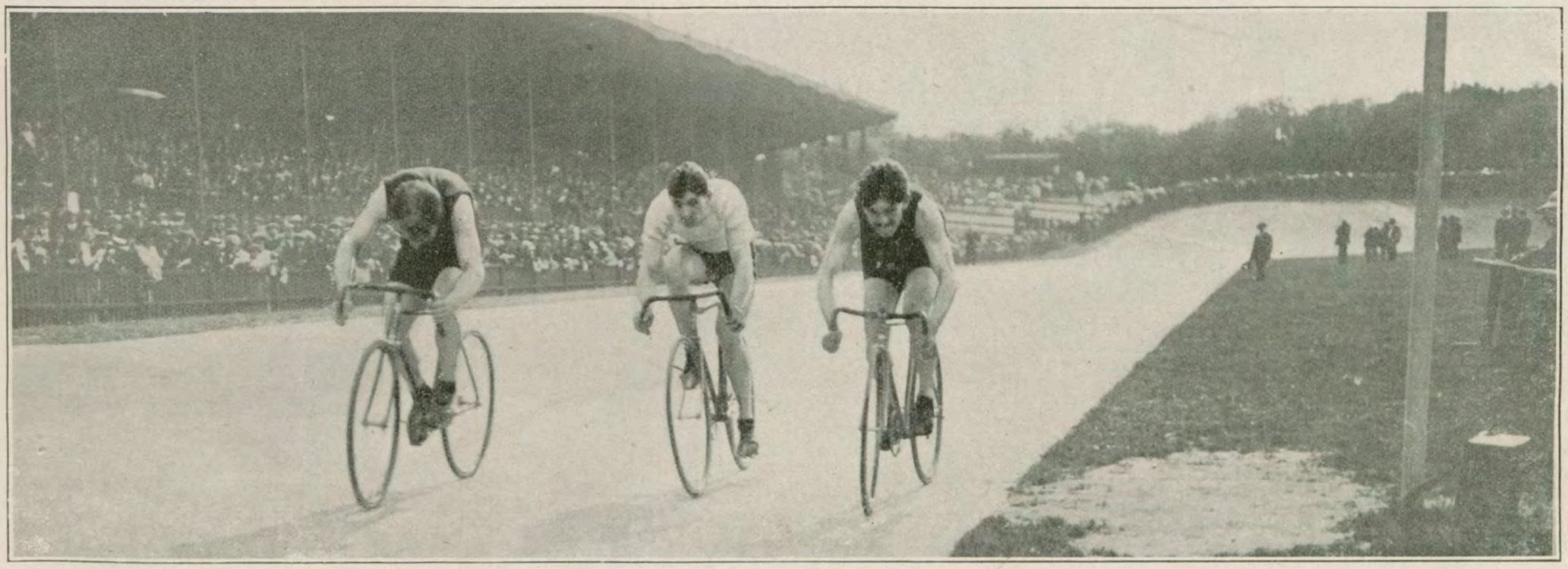
L'ARRIVÉE DU PRIX GALLI (50 kil. à l'américaine).

La première réunion du meeting du Grand Prix Cycliste a remporté un immense succès. Au cours de cette séance, se disputa une course de 50 kil. à l'américaine qui donna à l'emballage le classement suivant: 1. Perchicot-Berthet, 2. Pouchois-Delrieu, 3, Rutt-Darragon, 4. Hourlier-Egg, 5. Comès-Oliveri, 6 Moretti-Texier.



L'ARRIVÉE DU HANDICAP

Le handicap de 1.100 mètres permit à plusieurs scratchmen de prendre part à la finale. Celle-ci fut gagnée par Polledri (15), (pneus Hutchinson) devant Pouchois (5), Perchicot (0),Meurger (35) et Moretti (5).



L'ARRIVÉE DE LA COURSE D'AMATEURS

Une épreuve scratch internationale était réservée aux amateurs. Contrairement à ce qui se produit généralement pour ces sortes de courses, celle-ci fut très émotionnante, Masson ne triomphant que d'une roue sur Couderc. Dalmace était troisième.

MES IDÉES SUR L'AVIATION

Par BRINDEJONC DES MOULINAIS

Nous avons demandé au héros de l'aviation, Brindejonc des Moulinais, de bien vouloir nous adresser les impressions que lui a suggérées son voyage fantastique à travers l'Europe et au-dessus des mers. Très aimablement, malgré les fatigues de sa randonnée et les nombreuses réceptions organisées en son honneur, il nous a adressé à l'intention de nos lecteurs, ces notes très intéressantes sur l'état actuel de l'aviation :

Stockholm, 26 juin.

Vous voulez quelques impressions? En voici : ne considérez pas la forme, seul le fond vous intéressera, car j'écris vite et comme je parle, n'ayant pas une minute à moi. Entre mon aréoplane, la préparation de mon voyage, les banquets et soirées, je me demande même comment je puis trouver un moment pour dormir et me reposer.

Le voyage en tant que conduite d'aéroplane n'offre rien de particulier. Je n'ai rien observé de bien nouveau. Que l'on soit en Russie, en Allemagne, en Suède ou en Espagne, les vents et les remous ont des effets comparables. En Russie, ils sont plutôt plus réguliers à partir d'une certaine hauteur. Le voyage m'a paru relativement facile, car je n'ai pas eu d'ennuis de moteur, ni d'accrocs d'aucune sorte, malgré les rudes coups et les secousses aussi bien dans l'air que sur le sol raboteux et inégal. Je n'avais même pas la peine de chercher ma route, puisque le chemin de fer est presque en ligne droite de Varsovie à Pétersbourg.

Voulez-vous que nous examinions l'aviation à divers points de vue et que nous traitions brièvement chaque question?

Je ne prétends pas que mes idées actuelles soient définitives, cette science est encore trop dans l'enfance, mais néanmoins, depuis janvier, j'ai visité huit contrées en aéroplane et je commence à pouvoir parler avec une certaine autorité donnée par l'expérience.

BRINDEJONC DES MOULINAIS A SAINT-PÉTERSOURG
Partout des fêtes ont été organisées en l'honneur du merveilleux champion du Morane-Saulnier, Brindejonc des Moulinais, qui fut accueilli avec un enthousiasme indescriptible.

Je vous dirai d'ailleurs, qu'à mon avis, l'aviation subit en ce moment une crise. Elle est en panne. Il faut quelque chose de nouveau pour engager tous les jeunes gens à s'y consacrer sans danger. S'ils montaient un Morane-Saulnier-Gnome comme le mien, ils se passionneraient aussitôt pour ce sport admirable, si fertile en émotions diverses et en joies délicieuses.

Si nous nous plaçons au point de vue du tourisme, voyager pour visiter un pays en aéroplane n'est agréable que pendant trois heures par jour et à condition d'avoir un temps clair, sans brume, sans pluie, sans trop de vent. Si l'aviateur descend toutes les heures, il augmente ses chances de sécurité, en ce sens qu'il peut examiner souvent son moteur et prévoir plus aisément la panne qu'en l'air où l'examen est absolument impossible. Il peut donc voyager avec moins de danger sur des terrains beaucoup plus mauvais et peu favorables aux atterrissages. Il se fatigue peu, puisqu'il se repose souvent, et est donc toujours en possession de ses moyens. Il ne sera pas exposé à s'endormir en l'air comme l'envie m'en prit en Russie, hypnotisé que j'étais par les rails du chemin de fer formant une ligne droite et brillante; je n'avais pas fermé l'œil depuis deux nuits.

Les inconvénients de l'aéroplane résident en ce que les vêtements sont toujours plus ou moins salis par l'huile malgré les précautions. De plus, le bruit assourdit les oreilles qu'il faut bourrer d'ouate. S'il tombe quelques gouttes, c'est un supplice et il convient de s'abriter la tête sans tarder derrière un pare-brise. Quant à la grêle, elle fait saigner la peau. Les remous enfin causent des inclinaisons pour le moins désagréables. Bref, pour le tourisme, l'aéroplane ne vaut pas encore une simple voiturette, mais il n'est pas un moyen de locomotion au monde permettant d'accomplir les randonnées que l'on peut réaliser avec le plus lourd que l'air. Et cette seule satisfaction donne à l'aéroplane l'avantage sur tous les autres sports réunis.

Au point de vue des déplacements rapides, une voie très large est ouverte et le voyage Paris-Varsovie en 8 heures de vol est une révélation dont je fus le premier étonné. Sous ce rapport, il y a encore beaucoup à faire, mais les avantages et les inconvénients m'apparaissent nets et clairs, seulement il faudrait un volume pour les exposer. Je ne dis pas que je ne l'écrirai pas.

Quant à l'aviation militaire, elle est encore en voie d'organisation et elle a besoin de beaucoup d'efforts et d'initiative, mais je me rends compte que les services de toutes sortes qu'elle rendra sont immenses et même inimaginables.

Les petits appareils rapides et légers, comme les grands aéroplanes à forte charge, auront leur utilité et je vois là une force énorme que le chef de l'aéronautique militaire française a devinée. Je ne parle pas de l'effet moral qui, bien que considérable, est peu de chose en comparaison des effets qui peuvent êtres produits : l'observation par vedettes lancées très rapidement, le service des dépêches, l'indication des distances, la surveillance empêchant les surprises et aussi l'attaque des ouvrages militaires et des batteries nécessitant les gros avions blindés et lourdement chargés, tout cela apparaît comme singulièrement simplifié et on ne se fait pas la moindre idée des services que peut rendre l'aviation à la guerre.

Je suis sur la voie du retour maintenant. Tout le monde est charmant partout. Cet accueil me démontre qu'un effet certain de ces sortes de voyages est de raviver les sympathies : il paraît qu'un messager rapide, chargé de lettres, de cartes, pas grincheux et appuyé par la presse constitue un lien entre les pays. Je suis sincèrement heureux d'avoir été ce lien et j'espère rentrer à Paris à bon port, sur mon Morane-Saulnier.

LES AMÉLIORATIONS DE LA "VIE AU GRAND AIR"

Le sport prenant une extension de jour en jour plus considérable, la France brillant maintenant dans toutes les spécialités, la *Vie au Grand Air*, qui fut la première revue française consacrée au sport, se doit à elle-même de réaliser de constantes améliorations, pour continuer à mériter son titre de « grande revue sportive nationale ». Notre désir de faire toujours de mieux en mieux provient des encouragements continuels que veulent bien nous prodiguer nos lecteurs.

C'est pourquoi, depuis le 1er mai, nous avons réalisé une série d'innovations qui semblent avoir recueilli tous les suffrages. Nous allons les rappeler succinctement.

COUVERTURE SUR PAPIER EXTRA-FORT

1° La couverture, imprimée sur papier extra-fort, permet de mieux conserver la *Vie au Grand Air* et lui donne un cachet plus artistique et plus luxueux. Les couvertures des numéros doubles sont éditées en deux couleurs.

UN HORS-TEXTE TOUS LES QUINZE JOURS

2° Deux fois par mois, nous publions un hors-texte représentant les champions les plus célèbres, ce qui permet à nos lecteurs de se former une galerie complète de tous les héros du sport.

DEUX DOUBLES PAGES AU LIEU D'UNE

3° Dans les numéros où nous ne publions pas de hors-texte, nous ajoutons deux pages de papier couché qui nous permettent de donner deux doubles pages au lieu d'une.

GRANDES ÉTUDES TECHNIQUES

4° Dans chaque numéro, nous publions une grande étude technique, anecdotique ou de vulgarisation, en ayant soin de varier le plus possible les sports traités. Ces études, qui occupent plusieurs pages, sont confiées aux compétences les plus indiscutées, qui ont pour mission d'instruire en distrayant.

NOS NUMÉROS DOUBLES

5° Enfin, jusqu'au 1er octobre, le premier samedi de chaque mois, nous publions un numéro double de 32 pages présenté sous une couverture en deux couleurs. Sans négliger le moins du monde l'actualité, chacun de ces numéros est consacré au sport le plus en faveur au cours du mois ou à une grande idée sportive. Cette encyclopédie mensuelle, précieuse pour le présent, indispensable pour l'avenir, sera sans doute fort appréciée. Le prix de ces numéros n'est que d'un franc.

AVANTAGES AUX ABONNÉS

Les numéros doubles seront servis *gratuitement* à nos abonnés jusqu'au 1er octobre. Nous sommes heureux de leur réserver cette nouvelle faveur. Dans le cas où l'accueil du public nous engagerait, à la fin de la belle saison, à poursuivre *définitivement* la publication de ces numéros doubles mensuels, nous tiendrons à assurer encore à nos abonnés une situation privilégiée en ne portant qu'à 28 francs le prix de l'abonnement d'un an, qui devrait logiquement être de 33 francs, puisque le prix d'achat des numéros sera alors le suivant :

40 numéros	à 0 fr. 50.	20 fr.
11 —	doubles à 1 fr.	11 fr.
Le numéro de Noël	à 2 fr.	2 fr.
		33 fr.

Nos abonnés bénéficieront donc d'un avantage de *5 francs* sur les acheteurs au numéro, sans parler des autres numéros doubles exceptionnels à un franc, que nous continuerons à publier selon l'actualité, ni des primes et avantages de toute nature énumérées au « Carnet Multiprimes ». Il est bien entendu que nos abonnés actuels, et tous ceux qui renouvelleront leur abonnement ou en contracteront un nouveau d'ici le 1er octobre, recevront gratuitement, jusqu'à l'expiration de leur abonnement *en cours*, les numéros doubles mensuels et les autres numéros exceptionnels.

Nous sommes heureux de faire pour eux ce nouveau sacrifice que nous devions à leur fidélité et à la confiance qu'ils n'ont jamais cessé de nous témoigner depuis quinze ans.

LA VIE AU GRAND AIR.

LE TOUR DE FRANCE

(Photographies de notre envoyé spécial.)

ÉPISODES DE DE LA PREMIÈRE ÉTAPE

En haut de gauche à droite: Alavoine à Boulogne avec sa roue cassée, sur le dos; Devroye au passage à niveau de Péquigny, Masson répare. Au-dessous: Passerieu après son accident, Petit-Breton lors d'une de ses multiples crevaisons, Faber se coiffe d'une feuille de choux pour éviter le soleil.

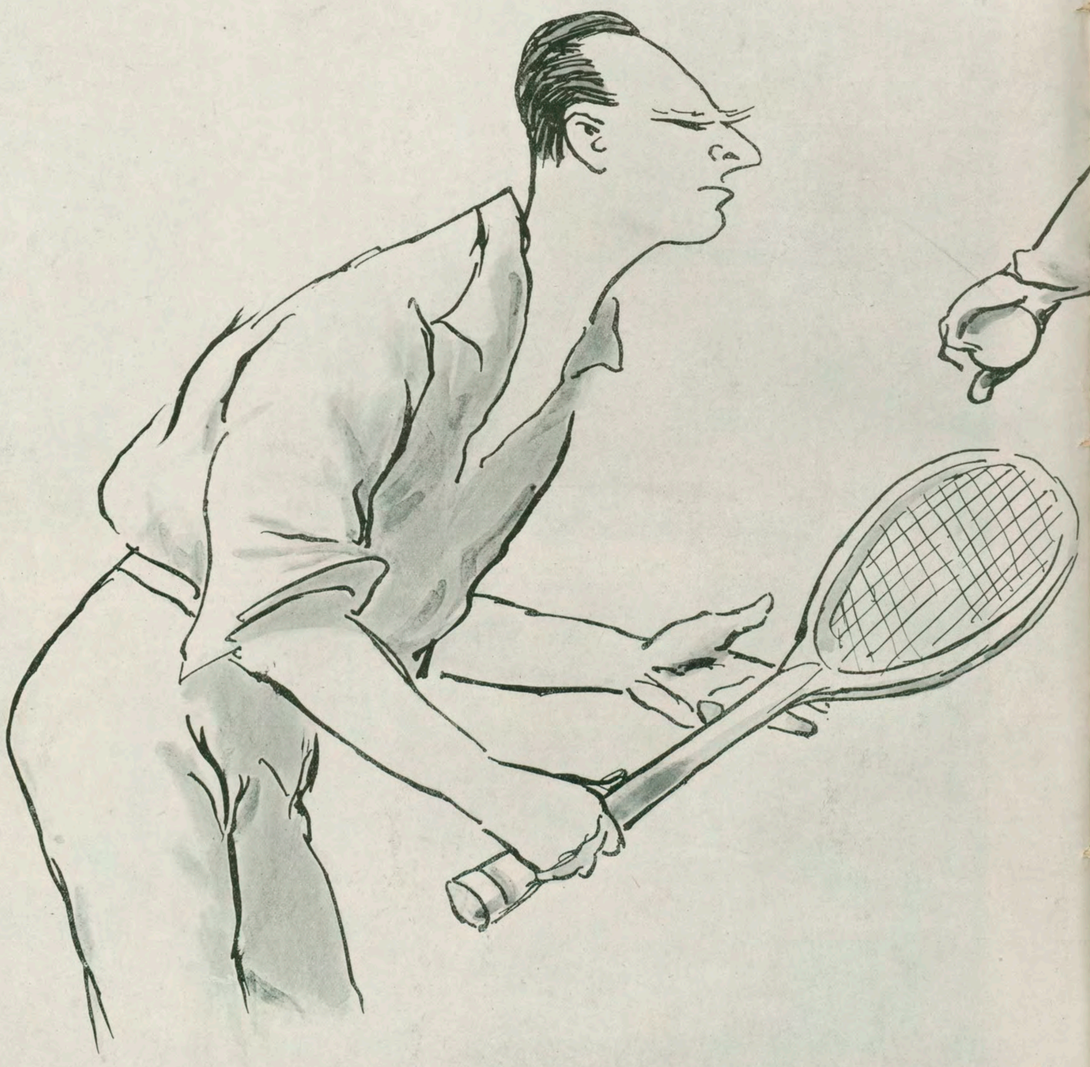
MICHELETTO

La victoire dans Paris-Le Havre (388 kil.) est revenue à Micheletto, en 14 h. 9 m. 47 s. (Pneus Continental),

PETIT-BRETON ET NIEDERGANG MÈNENT A PEQUIGNY

La première étape du Tour de France de notre confrère l'Auto *a été rendue particulièrement dure par la chaleur, la poussière et le vent contraire. Les crevaisons multiples éliminèrent du peloton de tête la plupart des favoris qui prendront sans doute leur revanche sur les jeunes qui les battirent.*

LES CHAMPIONS DE TENNIS WILDING



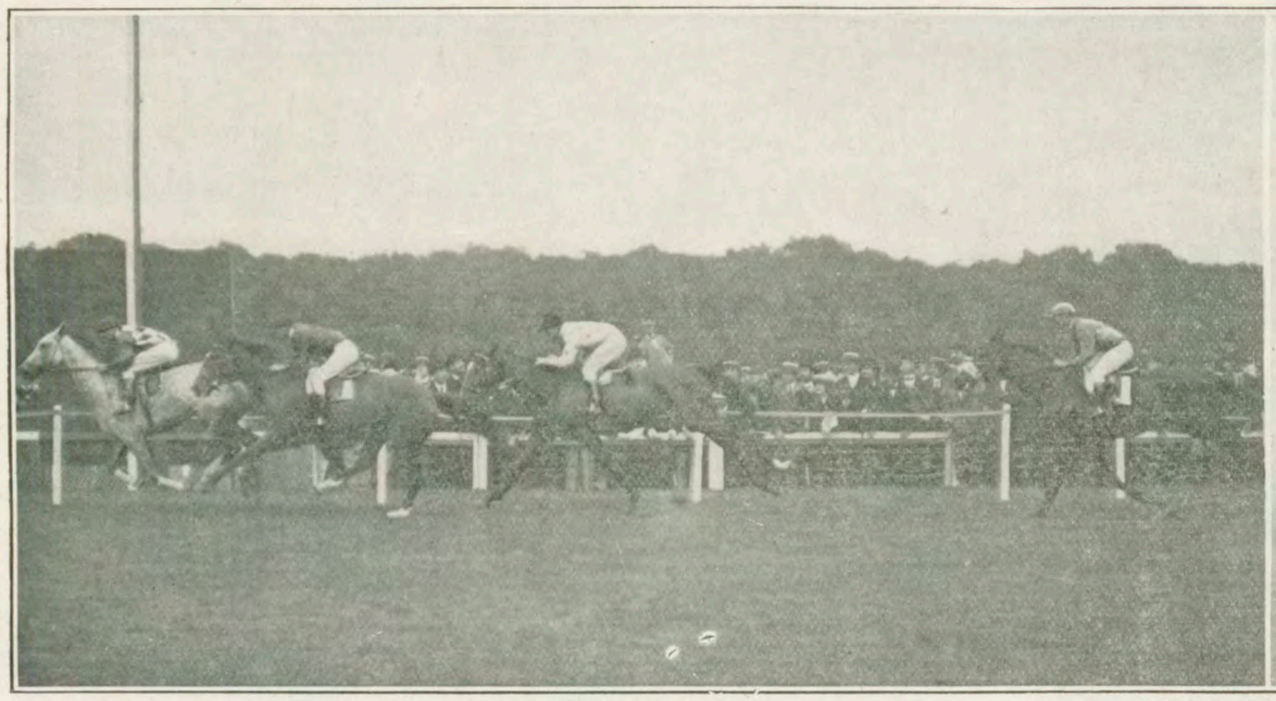
LE CHAMPION DU MONDE, WILDING

Le célèbre caricaturiste Sem s'est vivement intéressé aux championnats du monde de tennis qui se sont dernièrement déroulés à Saint-Cloud, sur le terrain du Stade. Il en a profité pour faire le portrait des champions les plus remarquables. Et nous sommes heureux de publier aujourd'hui les silhouettes de deux des plus brillants joueurs du tournoi : l'Australien Wilding, qui s'attribua le titre de champion du monde, et le champion de France Max Decugis qui échoua contre lui dans une demi-finale.

ET DECUGIS VUS PAR SEM

LE CHAMPION DE FRANCE, MAX DECUGIS

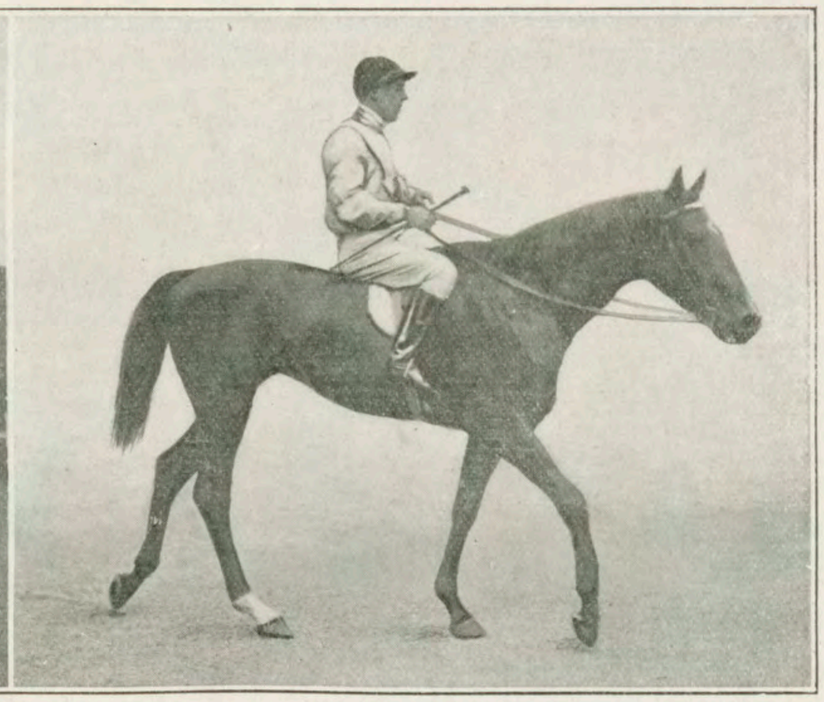
Max Decugis faillit triompher de Wilding dans l'une des demi-finales du championnat du monde, et ce n'est qu'après une partie très disputée qu'il dut s'avouer vaincu. Le Français avait d'ailleurs fait preuve, durant tout le tournoi, d'une forme et d'une valeur qui firent l'admiration de la foule. L'honneur national était sauf cependant, car, dans l'autre demi-finale, le tenant du championnat, Frotzheim était battu par Gobert, qui dut s'incliner, cependant, devant Wilding dans la finale.



La Chananéenne. Cassin. Cinq Mars. Sarrazin.

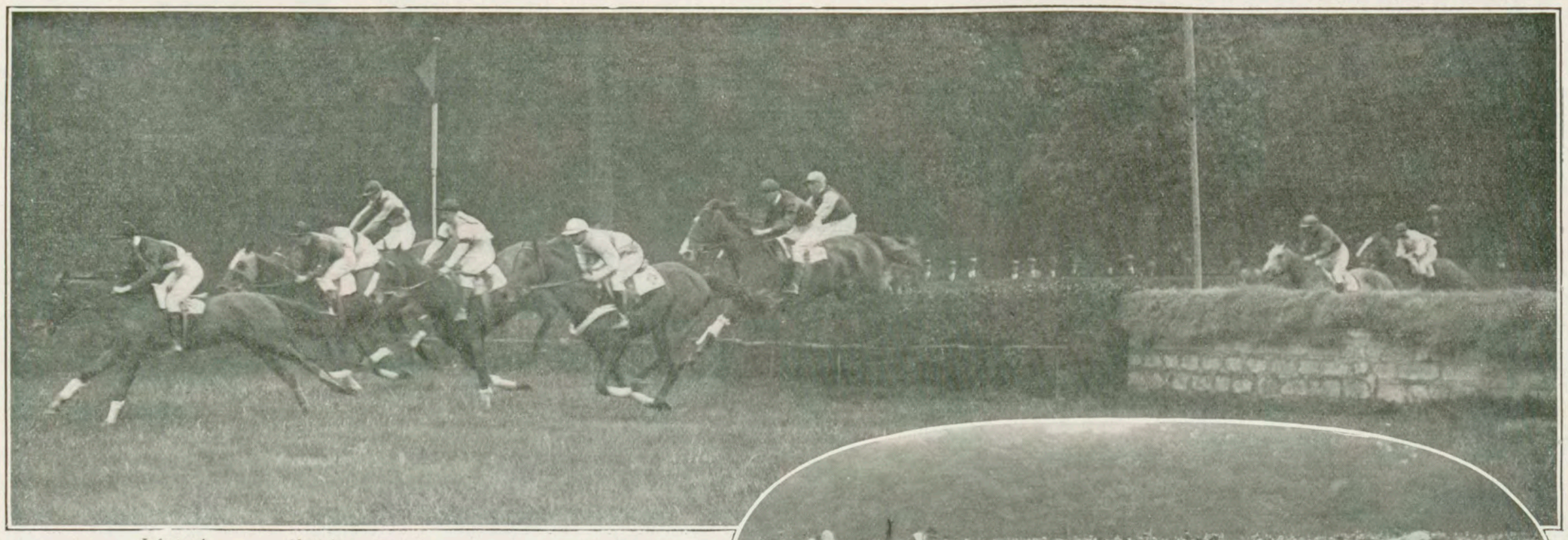
LE HANDICAP LIMITÉ (3 000 mètres, 20.000 francs). — Longchamp, 24 juin.

Kabrerolles est parti devant La Chananéenne, Sarrasin, Trio et Cyrinus. Dans la montée, Cyrinus était en tête. Dans la ligne droite, La Chananéenne prenait l'avantage et gagnait par une longueur.



PENDRAGON

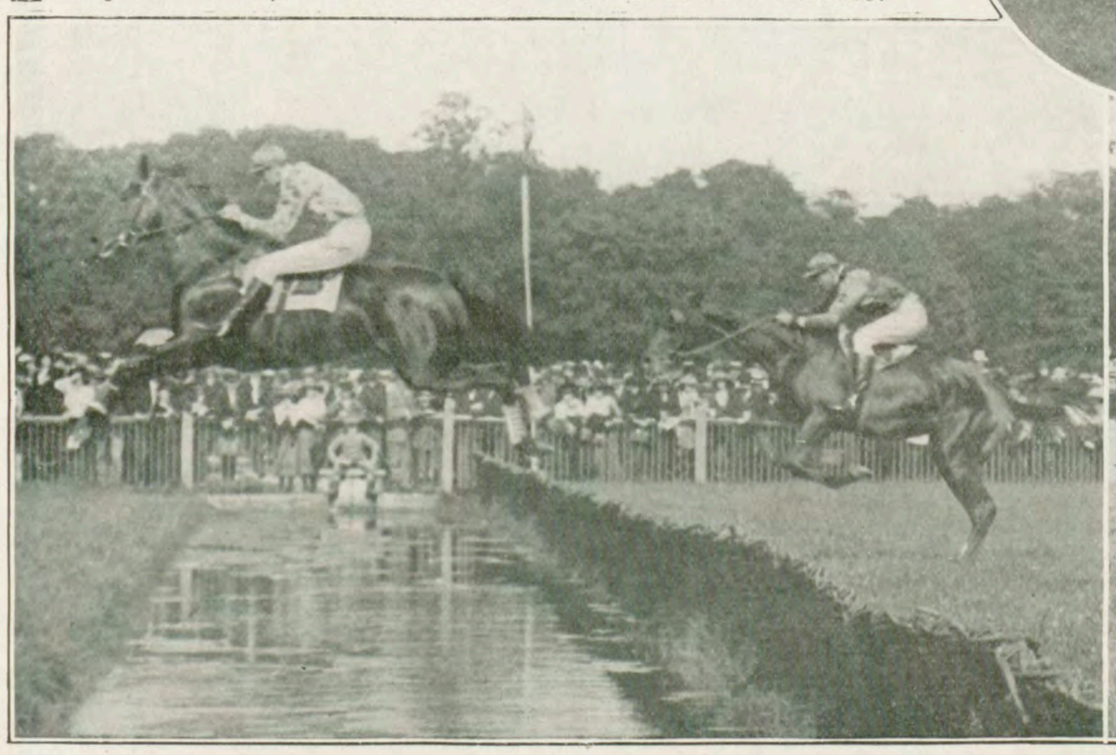
Pendragon a remporté le Prix de la Néva (3.000 mètres. 15.000 francs) le 24 juin, à Longchamp, précédant Reindeer et Rocorico.



Infortuné. Maki II. Galatron. Duc de Dantzig.

LA GRANDE COURSE DE HAIES (5.000 mètres, 75.000 francs).

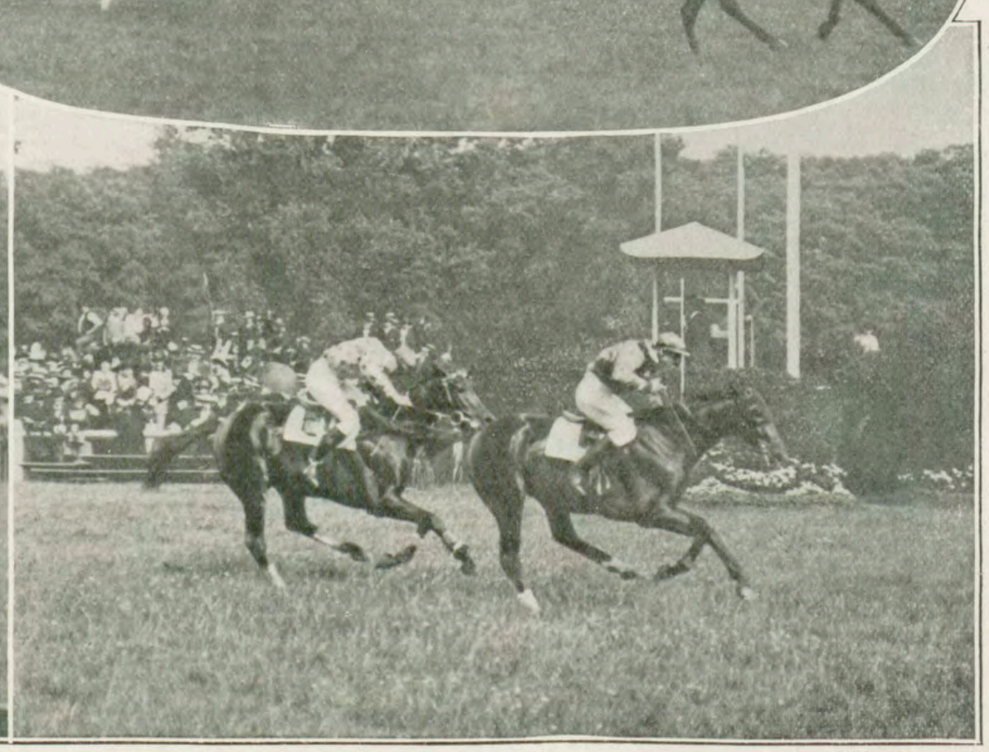
Infortuné n'a pas tardé à prendre le commandement, le gardant jusqu'à l'entrée de la ligne droite, où Galafron venait prendre l'avantage pour l'emporter sur Infortuné et Bozkario. — En médaillon : l'arrivée.



Rochefort. Marteau II.

LE PRIX DES DRAGS. — Argenteuil, 27 juin. — Le saut du huit.

Ben y Gloë, Marteau II, Hopper et Rochefort sont partis en tête. Au huit, Rochefort sautait devant Marteau II, Ben y Gloë, Prince de Saint-Taurin et Satinette.



Rochefort. Marteau II.

L'ARRIVÉE DU PRIX DES DRAGS (4 500 mètres. 25.000 francs).

Après la dernière haie, Rochefort prenait un léger avantage, mais Marteau II revenait très rapidement pour le battre par trois quarts de longueur.

L'AVIATION EN RUSSIE. — NOTES DE VOYAGE

Par ANDRÉ BEAUMONT

J'ai l'intention de mettre dans ces quelques lignes, non pas des renseignements techniques ou statistiques sur l'aviation russe, mais des impressions sur son caractère particulier, sur son état actuel et sur son avenir. Mon passage à Saint-Pétersbourg a été trop court, en effet, pour me permettre de me documenter à fond sur la situation militaire et maritime de l'aviation en Russie, et l'aurais-je fait que je ne me permettrais pas de livrer à la publicité les secrets qui peuvent avoir leur importance au point de vue de la défense nationale.

J'ai pensé, au contraire, que le lecteur de la *Vie au Grand Air*, qui n'est pas toujours un austère statisticien, prendrait quelque plaisir à jeter avec moi un coup d'œil sur ce coin d'Europe orientale et septentrionale, retiré au fin fond de la Baltique où les aviateurs français peuvent trouver des frères, de vrais et de grands aviateurs, hardis, enthousiastes comme eux et dont ils reçoivent en tous temps un accueil si cordial.

Isolés, épars, perdus au milieu de la Grande Russie, se trouvent confortablement et judicieusement installés quelques centres actifs d'aviation, principalement à Saint-Pétersbourg, à Moscou, à Varsovie, à Sébastopol, mais se fait-on une idée de la distance considérable qui les sépare? Et n'est-ce pas précisément un bienfait providentiel de l'aéroplane aussi bien que de l'hydro-aéroplane que de pouvoir, par sa vitesse, rapprocher dans une certaine mesure les extrémités de cet immense territoire, où il est si difficile de créer et d'entretenir des routes? De larges fleuves, reliés par des canaux, ne permettent-ils pas en effet de réunir la Baltique à la mer Noire? Ces deux mers intérieures, elles-mêmes, ne se prêtent-elles pas admirablement aux évolutions des avions marins, lesquels n'ont encore qu'un rayon d'action limité, il faut bien le reconnaître? Enfin les aéroplanes, eux, ont le champ libre à perte de vue, ils peuvent survoler d'interminables plaines, des steppes aux horizons infinis et trouver à chaque place un lieu d'atterrissage convenable.

Le temps, l'heure même qui limite la course de nos aviateurs, semble favoriser l'aviateur Russe, puisque, pendant mon séjour au moins, il était possible de voler toute la nuit, la clarté étant tout à fait suffisante même à minuit pour atterrir en toute sécurité. Il est vrai que les « nuits blanches » ont en hiver une rude contre-partie. L'aéroplane ne sera-t-il pas pour la Russie l'engin rapide de communication par excellence, une fois qu'il aura acquis les deux qualités essentielles : une sécurité convenable et une capacité de transport suffisante?

A ce sujet, il me semble opportun de signaler le très intéressant appareil qui vient d'être créé par l'esprit grandiose d'un ingénieur Russe, M. Sikorsky. Il a construit un aéroplane géant, que j'ai vu de mes yeux, dans l'intérieur duquel j'ai pénétré, que je n'ai pas vu voler, mais que je sais avoir volé, par des témoins d'une bonne foi incontestable. Cet appareil, surnommé à juste titre le « Grand », est un biplan qui ne mesure pas moins de 27 mètres d'envergure, et 18 mètres de long. Ses caractéristiques ont d'ailleurs été publiées dans l'*Aéro* et dans d'autres journaux peut-être. Il est propulsé par quatre moteurs Argus de 100 chevaux placés deux de chaque côté de la cabine centrale servant de fuselage. Chaque moteur est indépendant et actionne séparément une hélice : donc, deux hélices tractives et deux propulsives symétriques par rapport à l'axe longitudinal. Le « Grand » vole, paraît-il, dans le vent violent sans être incommodé davantage par les remous que dans un air calme ; cela, à cause de son énorme moment d'inertie et de ses dimensions inusitées. Il se comporterait dans les vagues aériennes de la même façon qu'un grand navire sur une mer moyennement agitée, c'est-à-dire sans roulis ni tangage. Le poids emporté n'a pas encore été considérable, mais ce n'est que la période d'essais, et n'est-ce pas déjà un résultat remarquable que cette stabilité surprenante si elle se trouve vérifiée par la suite ?

A part cette nouveauté intéressante, nous ne voyons rien à signaler au sujet des appareils russes : presque tous sont des appareils français d'ancienne fabrication, ou bien des appareils récents construits en Russie grâce à des licences françaises. Mais quels aviateurs ! Peu connus encore, faute de l'occasion de se signaler et cependant possédant toutes les qualités de l'homme de l'air. Ils ont aussi, en Russie, leurs acrobates, leurs coureurs endurcis, leurs pilotes prudents et calmes, il ne leur manque que la sanction de l'expérience, un peu plus de liberté d'action et surtout un matériel convenable.

Dans la seule ville de Saint-Pétersbourg, il y a trois champs d'aviation terrestres et une installation d'aviation maritime, ce sont : l'aérodrome de l'Aéro-Club, celui de Gatchina, et l'aérodrome militaire, puis la superbe étendue d'eau qui va de l'embouchure de la Néva au port de Kronstadt.

J'ai assisté pendant mon court séjour dans cette ville, à un meeting d'aéroplanes, et à une journée d'hydro-aéroplanes, et j'ai pu constater la science des aviateurs terrestres, comme la hardiesse des pilotes marins, forcément moins expérimentés, étant donné que l'aviation maritime ne fait que prendre naissance dans la Baltique à cause du manque d'appareils. La mer Noire, mieux favorisée par le climat et peut-être par un budget plus fourni, possède, depuis un an bientôt, une flottille d'hydro-aéroplanes dont les pilotes, sous la vigoureuse impulsion de leur chef, ont acquis un entraînement précieux. En somme, la Russie possède les éléments d'une importante organisation aérienne, elle renforce peu à peu son aéronautique militaire, peut-être ne tourne-t-elle pas assez ses efforts vers la mer, et peut-être n'a-t-elle pas encore chez elle tous les moyens de se construire son matériel, mais elle est favorisée, sous le rapport du personnel, d'un type de pilote qui, tout en étant un peu différent de l'aviateur français, est doué des qualités qui font les meilleurs rois de l'air. Nous le constaterons avant peu.

CALENDRIER DE LA SEMAINE

DIMANCHE 6 JUILLET. — *Cyclisme.* — Vincennes. — Le Grand Prix de la Ville de Paris.
DIMANCHE 6 JUILLET. — *Hippisme.* — Maisons-Laffitte (Prix du Président de la République).
LUNDI 7 JUILLET. — *Golf.* — Le Touquet. — Championnat de France de Dames.
LUNDI 7 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France. Etape La Rochelle-Bayonne.
MERCREDI 9 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France. Etape Bayonne-Luchon.
VENDREDI 11 JUILLET. — *Cyclisme.* — Tour de France. Etape Luchon-Perpignan.
SAMEDI 12 JUILLET. — *Automobile.* — Amiens. Grand Prix de l'Automobile Club de France.

RÉSULTATS TECHNIQUES

AÉRONAUTIQUE

JEUDI 26 JUIN. — L'aviateur anglais Grahame White, sur hydravion, et Gilbert sur avion volent de Paris à Londres.

DIMANCHE 29 JUIN. — Brindejonc des Moulinais part de Stockholm à 2 h. 30 et atterrit à Copenhague à 7 h. 30 après avoir fait escale à Halmstatt. — Gilbert vole de Londres à Paris en 3 h. 15.

HIPPISME

MARDI 24 JUIN. — Bois de Boulogne. — *Prix de la Néva* (3.000 mètres, 15.000 francs) : 1. Pendragon, à M. Jean Joubert (G. Bertholomew) ; 2. Reindeer ; 3. Rocorico. — P. M. gag. 17 fr. 50 ; pl. 13 fr. 50, 21 fr. 50.

Handicap Limité (3.000 mètres, 20 000 francs) : 1. La Chananéenne, à M. Ed. Gauthier (Rovella) ; 2. Cassin. — P. M. gag. 137 fr. 50 ; pl. 31 fr. 50, 16 fr. 50.

MERCREDI 25 JUIN. — Auteuil. — *Grande Course de haies d'Auteuil* (5 000 mètres, 75 000 francs) : 1. Galafron, à M. James Hennessy (A. Carter) ; 2. Infortuné. 3. Bozkario. — P. M. gag. 49 fr. 50 ; pl. 18 francs, 30 fr. 50.

JEUDI 26 JUIN. — Bois de Boulogne. — *Prix de Waleret* (2,000 mètres, 25.000 francs) : 1. Ardèche, à M. le baron de Nexon (G. Barthol) ; 2. Beauté du Diable. — P. M. gag. 131 francs ; pl. 40 francs, 173 francs.

Prix Seymour. — (3.800 mètres, 40.000 francs) : Lynx Eyed, à M. G. Lepetit (G. Stern) ; 2. Cyprine. — P. M. gag. 105 francs ; pl. 29 francs, 49 fr. 50.

VENDREDI 27 JUIN. — Auteuil. — *Prix des Drags* (Steeple-Chase, 4.500 mètres, 5.000 francs) : 1. Marteau II, à M. L. Prate (Berteaux) ; 2. Rochefort. — P. M. gag. 48 francs ; pl. 17 fr. 50 ; 46 francs.

Prix Soliman (haies, 3.500 francs, 25.000 mètres) ; 1. Corton II à M. S. Wattinne (A. V. Chapman) ; 2. Climax. — P. M. gag. 36 francs ; pl. 24 fr. 50 ; 45 fr. 50.

DIMANCHE 29 JUIN. — Longchamp. — *Grand Prix de Paris* (3.000 mètres 300 000 francs) ; 1. Brûleur, à M. de Saint-Alary (G. Stern) ; 2. Opott, 3. Ecouen. — P. M. gag. 45 fr. 50 pl. 18 fr. 50 ; 34 fr. 50 ; 24 francs.

BOXE

DIMANCHE 29 JUIN. — Bordeaux. — Georges Carpentier bat Lurie qui abandonne au 3e round.

ATHLÉTISME

DIMANCHE 29 JUIN. — Gentilly. — IXe Championnats de France d'Athlétisme de la F. G. S. P. F. Champ[illegible]nnat des adultes : *100 mètres* : 1. Mouquet, 2. Leroy ; *800 mètres* 1. Vignaud, 2. Bales ; *1.500 mètres* : 1. Vignaud, 2. Gérault ; *3.000 mètres* : 1. Vignaud, 2. Prudhomme. *Saut en hauteur avec élan* : 1. Pratdesus, (1 m. 65). *Saut en hauteur sans élan* : 1. Médard (1 m. 35). *Saut en longueur avec élan* ; 1. Pratdesus (6 m. 65). *Saut en longueur sans élan* ; 1. Cassou (3 m. 07). *Lancement du poids* ; 1. Fournelle. *Lancement du disque* ; 1. Rouget. *Saut à la Perche* : 1. Hummel (3 mètres), 110 mètres haies : 1. Tombareau.

DIMANCHE 29 JUIN 1913. — Enghien. — Concours de l'Athlète complet ; *Grimper* : 1. Defert (16 mètres) ; *100 mètres* ; Ventrel et André (11 s. 2/5) ; *hauteur avec élan* : André (1 m. 76) ; *hauteur sans élan* ; André (1 m. 50) ; *longueur sans élan* ; André (3 m. 16) ; *1 500 mètres* : Poulenard en 4 m. 47 s. André bat le record de l'athlète complet en parvenant à totaliser 113 points (ancien record 88 points.).

GOLF

MERCREDI 25 JUIN. — Hoylake. — *Championnat d'Angleterre* ; 1. J. H. Taylor (304 points) ; 2. E. Ray (312 points) ; 3. H. Vardon (313 points) ; A. Massy avec 317 points est neuvième, L. Tellier avec 322 points et J. Gassiat avec 322 points sont au 22e rang.

CYCLISME

DIMANCHE 29 JUIN. — Tour de France : 1re étape, Paris Le Havre (388 kilom) 1. Micheletto en 14 h. 9 m. 47 s. ; 2. Marcel Buysse en 14 h. 9 m. 47 s. ; 3. Masselis en 14 h. 9 m. 47 s. ; 4. Lauwers en 14 h. 9 m. 47 s. ; 5. Salmon en 14 h. 9 m. 47 s.

Vincennes. — Amateurs (séries, 600 mètres, finales, 1.000 mètres). Prix de l'A. C. F. : 1. Masson, 2. Couderc ; 3. Dalmace.

Prix de Charenton (handicap international, séries et finale : 1.000 mètres) 1. Polledri ; 2. Pouchois ; 3. Perchicot.

Prix Galli (50 kil. à l'Américaine) 1. Perchicot-Berthet ; 2. Pouchois-Delrieu ; 3. Rutt-Darragon.

Grand Prix Cycliste (séries éliminatoires) ; Perchicot, Hourlier, Friol, Rutt, Pouchois, Scheuermann, Dupré et Moretti, se qualifient pour les demi-finales.

TIR

MARDI 24 JUIN 1913. — Réunion de la Société l'*Assaut au Pistolet* (tir aux balles Devillers). Gagnant des poules : Flament, Petrocochino, Mme Devillers, Vyault, Galand (2).

NATATION

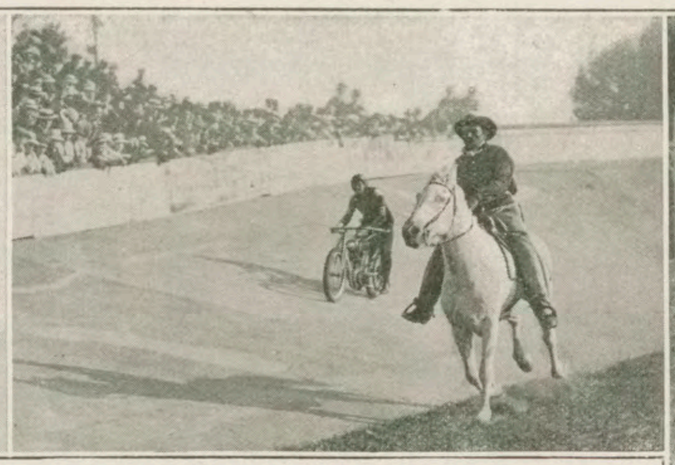
DIMANCHE 29 JUIN. — Saint-Denis. — Championnats de Paris de l'U. S. F. S. A. : *100 mètres, 1re catégorie* : 1. Meister en 1 m. 12 s. 1/5 ; 2. Gensich ; *500 mètres, 1re catégorie* : 1. Decoin, en 8 m. 28 s. 3/5 ; 2. Dumont ; *500 mètres, 1re catégorie* : 1. Harfort en 29 m. 13 s. ; 2e Hermant. *100 mètres sur le dos* : 1. Wilhem en 1 m. 49 s. ; 2. Rouffiac ; *200 mètres à la brasse* : 1. Allard, en 3 m. 34 s. 2/5 ; 2. Hermant ; *100 mètres dames* : 1. Mlle Thirion en 1 m. 50 s. 2. Mlle Dubois. *Plongeons* : 1. Clarke (103 points) ; 2. Dumont (92 points) ; *100 mètres, 3e catégorie* : 1. Duvanel en 1 m. 25 s. 1/5 *500 mètres, 2e catégorie* : 1. Bell en 9 m. 11 s. 2/5 ; 2. Bilot ; *250 mètres relais* : 1 Libellule ; 2. S.C.U.F. à 25 mètres : *Water Polo* Equipe des Etrangers bat Equipe des Parisiens par 4 buts à 3.

La *Vie au Grand Air*, est la seule revue sportive faisant suivre en automobile, de bout en bout, par un des ses reporters photographes, le Tour de France Cycliste.

LE BLOC-NOTES DE LA SEMAINE

E. Schwengers (Canada), qui s'est qualifié dans les éliminatoires de la coupe Davis.

Ardèche, le cheval du baron de Nexon qui a remporté le prix de Malleret (2.000 mètres, 25.000 francs), le 26 juin à Longchamp.

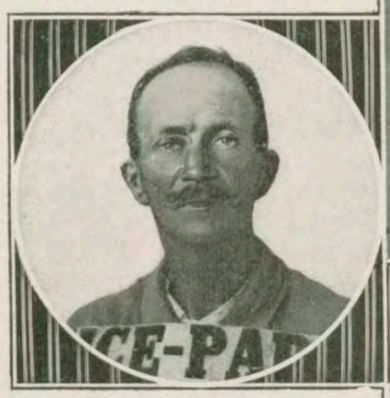


A Berlin, un match original opposait dernièrement un motocycliste à un cavalier; c'est ce dernier qui a été battu.

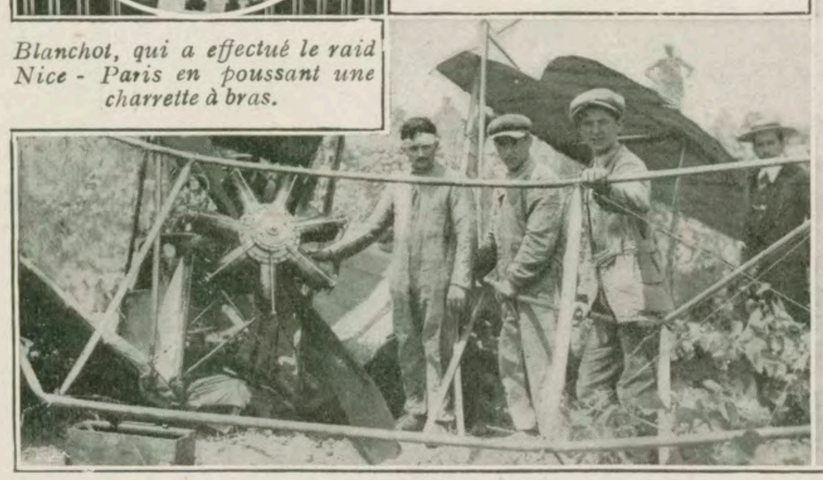
Willie Lewis et son manager Ancinelle, à Madrid. Il a fait une exhibition au club du roi.

Bouin s'entraînant à Stockholm pour sa tentative du record de l'heure.

Les obsèques du regretté Zuccarelli ont été célébrées le 23 juin, à l'église Saint-Ferdinand des Ternes. Le deuil était conduit par le frère du défunt, par Boillot et Goux.



Blanchot, qui a effectué le raid Nice - Paris en poussant une charrette à bras.



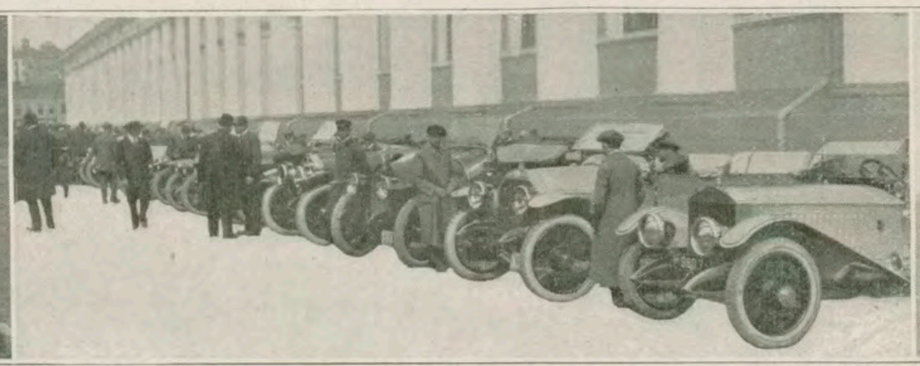
M. Darracq, au banquet de la Chambre Syndicale du Cycle et de l'Automobile.

Mme de Plagino vient de passer son brevet de pilote sur son Blériot.

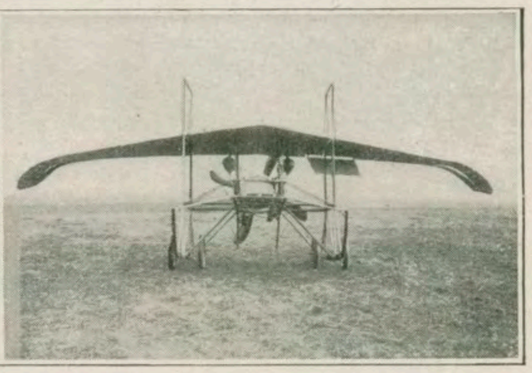
L'aviateur Charles Amans, qui évoluait aux environs de Montpellier a été victime d'une chute de 100 mètres ; son biplan a été complètement brisé. Le pilote a été légèrement blessé.

Le championnat de Golf d'Angleterre est revenu à J.-H. Taylor (à gauche). A droite : E. Ray le précédent champion.

Le ballon de Mme Goldschmidt a été déchiré, le jour de la fête de la Stella par l'épingle à chapeau d'une spectatrice et dut être dégonflé



Le 25 juin, dix-huit automobiles sont parties de Moscou pour Paris. Les concurrents sont arrivés le 29 à Riga, ils continuent leur voyage par Berlin, Leipzig, Francfort, Strasbourg et Nancy.

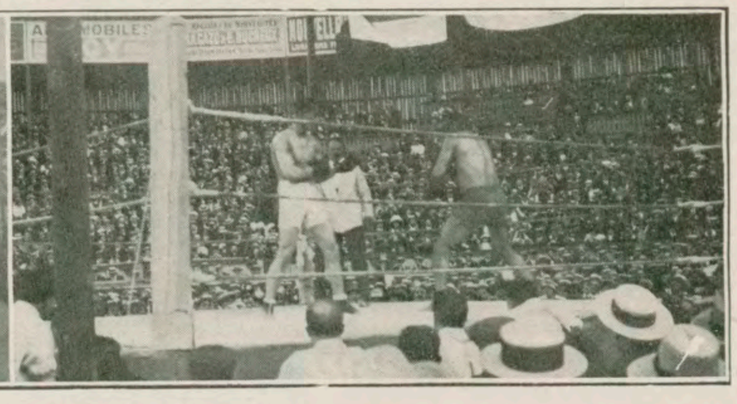


Le monoplan anglais, qui fait actuellement ses essais à l'aérodrome de Villacoublay. Il est muni d'un moteur de 50 HP.

Au meeting de Vienne : un départ de Mme Pallier. L'excellente aviatrice française fit de très jolis vols, seule ou avec passager .

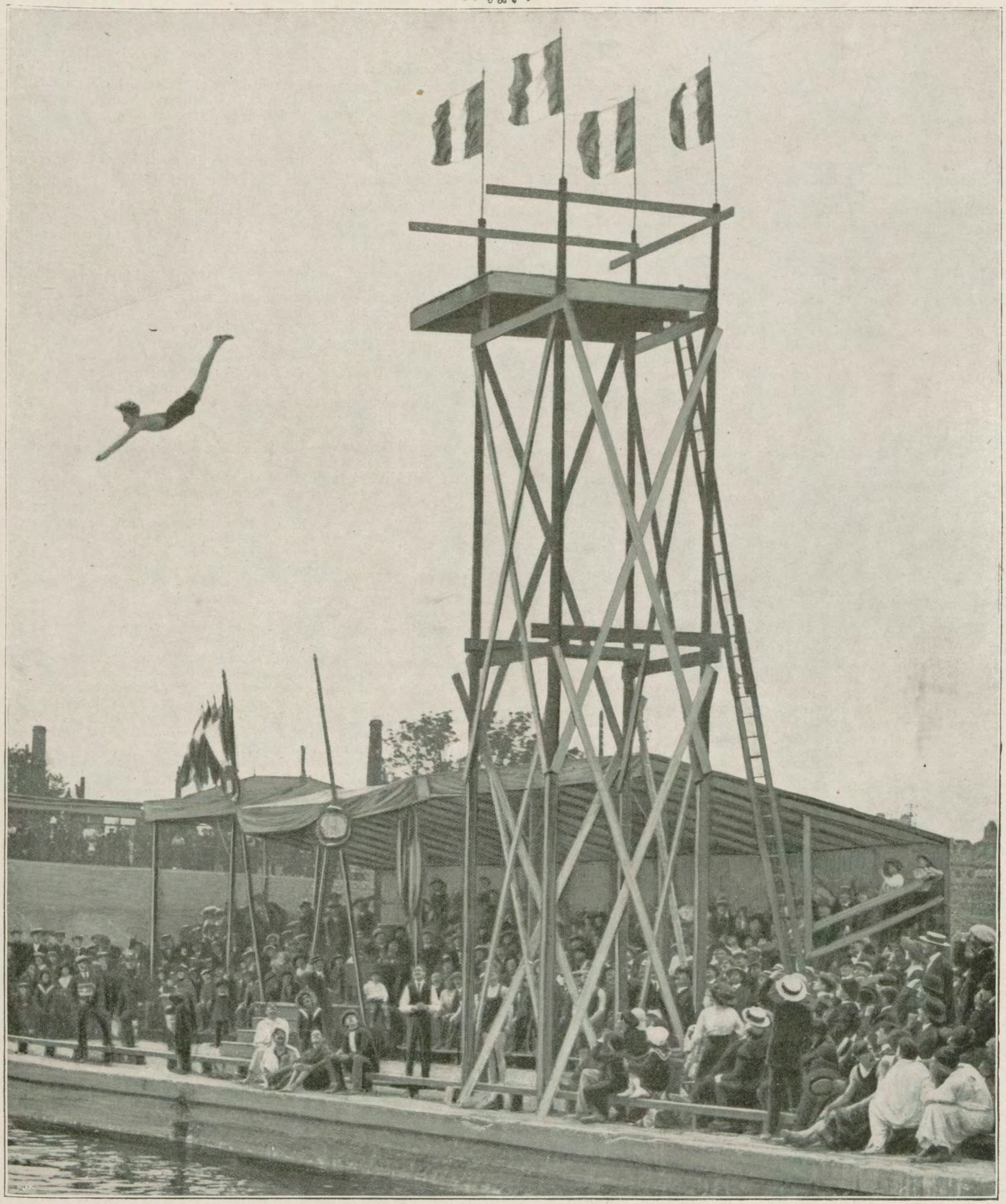
André, dans le concours de l'athlète complet, a battu le record des points.

Vignaud, 1er du 800 m. et du 3 000 m. aux championnats de la F.G.S.P.F.



Carpentier a battu Lurie le 29 juin à Bordeaux, il l'a forcé a abandonner au troisième round ; s'attribuant le titre de champion de France toutes catégories.

LES CONCOURS DE NATATION



LE CONCOURS DE PLONGEONS

Dimanche dernier se sont disputés les championnats de natation de Paris amateurs. Dans le 100 mètres, Meister a gagné en 1 m. 12 s. 1/5; dans le 500 m., ce fut Decoin, en 8 m. 28 s. 3/5; dans le 1.500 m., Harfort en 29 m. 13 s.; dans le 100 m. sur le dos, Wilhelm en 1 m. 49 s.; dans le 200 m. à la brasse, Allard en 3 m. 34 s. 2/5; dans le 100 m. dames, Mlle Thirion en 1m. 59 s. Le championnat de plongeons est revenu à Clarke, avec 103 points, devant Dumont (92 points).

LE CINQUANTENAIRE DU GRAND PRIX

Par STUART et René RIONDET

AVANT LA COURSE

Le Grand Prix s'est présenté tout autrement que le Prix du Jockey Club et dans des conditions moins favorables. Dagor et Baldaquin, les deux premiers de la course de Chantilly, ne faisaient pas partie du lot. Ils en avaient disparu à la déclaration des forfaits, au début du mois de mai et pour la même raison. On les croyait incapables de réussir sur des distances supérieures à 1.600 mètres. Il est assez singulier que la même erreur se soit produite à propos de deux chevaux qui étaient précédemment — du moins peut-on le croire actuellement — les deux meilleurs de leur année. Bref, Dagor et Baldaquin n'étaient pas là, ni non plus Nimbus qui avait fini quatrième à Chantilly, tout près de Brûleur, et qu'il eût été fort intéressant de revoir avec lui sur une distance plus longue. C'était là de bien graves lacunes. Le lot cependant a réuni d'excellents éléments bien qu'un peu trop nombreux. La situation de Brûleur était solide. En dehors des chevaux du Derby, son principal adversaire paraissait être El Tango, le gagnant du prix Juigné. Il est donc parti favori, mais on lui opposait le poulain qui avait fini le plus près de lui à Chantilly. Ecouen, très nerveux le jour du Derby, ne s'était pas employé, pour une raison ou pour une autre, comme les autres fois. Son écurie espérait fermement une revanche, et sa confiance gagnait le public, qui l'appuyait un moment presque autant que Brûleur. Ce dernier, en fin de compte, est parti à 7/2 et Ecouen à 19/4. El Tango était à 54/10. Blarney à 55/4. Père Marquette, qui avait précédé Brûleur dans le prix Juigné était à 13/1. C'était parmi les vaincus du Derby un de ceux qu'on pouvait croire capable de mieux faire. On prenait à 37/4 les représentants de l'écurie Vanderbilt, Pirpiriol et Reindeer. Pirpiriol qui était tombé dans le Derby, représentait en quelque sorte l'inconnu. Vermet, Opott, Reindeer, Pendagron, semblaient difficilement séparables. On ne pouvait voir en eux que des chevaux de second ordre. Opott est parti à 17/1, Pendragon à 33/2, Vermet à 21/1, Isard II était à 17/1, Bavard III à 54/1, Saint Pé 44/1, Pantagruel 48/1.

LA COURSE

La course a été menée très vivement, le temps d'ailleurs en fait foi : C'est le meilleur qu'on ait enregistré dans le Grand Prix : 2' 13" 2/5. Précédemment, c'était le gagnant du Grand Prix de 1908, Northeast, qui détenait le record avec 2' 14 " 2/5. Sur un bon départ (je laisse de côté l'incident Menaggio, un concurrent négligeable laissé au poteau), Pirpiriol et Fil d'Ecosse se sont élancés en tête devant Grand d'Espagne II, Brûleur, Opott, Crébécut, Vermet et Reindeer, mais Brûleur se laisse de suite déborder. Au moulin, il est à l'arrière-garde avec Ecouen et Père Marquette, tandis que Fil d'Ecosse mène devant Grand d'Espagne II, Crébécut, Pirpiriol, Reindeer, Blarney et Opott ; mais un peu avant le petit bois, profitant d'un passage qui s'ouvre devant lui à la corde, il franchit vivement tout le peloton et arrive dans le peloton de tête, avec Ecouen qui le surveille et s'attache à lui. Dans la montée, Grand d'Espagne II et Crébécut sont un peu devant Fil d'Ecosse, El Tango, Ecouen, Brûleur, Pirpiriol et Opott, puis dans la descente, Fil d'Ecosse disparaît et Brûleur rétrograde légèrement. Entre les tournants, l'ordre est le suivant : Grand d'Espagne II, Pirpiriol, Ecouen, Opott, Pendragon, Blarney et Isard II qui vient en dehors. Brûleur est à la corde à trois ou quatre longueurs du leader. A l'issue de la ligne droite, Grand d'Espagne II et Pirpiriol fléchissent, et Opott se présente en tête, tandis qu'à sa gauche apparaissent Pendragon, Ecouen, El Tango, Isard II. El Tango et Isard II ne regagnent rien sur Opott qui file au poteau détaché, mais Ecouen vient l'attaquer du côté de la corde, et un peu plus loin Brûleur se dégage et arrive, à son tour, en dehors. Le poulain du baron Gourgaud, qui a bien résisté à Ecouen, cède à l'attaque de Brûleur qui passe après une très courte lutte et gagne d'une demi-longueur. Opott est second suivi à deux longueurs par Ecouen que précède Isard II d'une tête. El Tango est cinquième à environ une longueur et demie, suivi d'assez près par Blarney et Père Marquette. Il y a eu une légère bousculade et un peu de confusion à l'entrée de la ligne droite, et, à l'arrivée, un incident un peu plus sérieux : Brûleur, en arrivant sur Opott, s'est un moment appuyé sur lui, et Opott s'est, à son tour, appuyé sur Ecouen qui a subi de ce fait un certain désavantage. Mais il n'a pas semblé qu'il ait été assez grave pour influencer le résultat.

C'est à peu près exactement le classement du Derby qui se trouve confirmé. L'ordre est le même, à une légère exception près : Brûleur est devant Ecouen, à trois ou quatre longueurs devant lui, comme à Chantilly. Ecouen est devant Isard II et Blarney, qui sont eux-mêmes, toujours comme dans le Derby, devant Père Marquette. Il n'y a interversion qu'entre Isard II et Blarney, et l'écart n'est pas bien grand. Isard II était moins nerveux qu'à Chantilly. Ecouen, qui a rencontré six fois Blarney, l'a eu derrière lui et pas loin de lui dans les six rencontres, à des distances variant d'une demi-longueur à trois longueurs. C'est un exemple de régularité assez remarquable. D'une façon plus générale d'ailleurs, la très grande régularité de nos principaux trois ans, que nous avons constatée avec tant de satisfaction pendant la première partie de la campagne, s'est très heureusement maintenue jusqu'à la fin. Elle affirme l'excellence de la génération de 1910. Après le résultat du Grand Prix, plus encore qu'auparavant, on a regretté l'absence de Dagor et de Baldaquin.

La surprise a été Opott, dont la course accuse une véritable transformation. Ecouen l'avait battu d'au moins quinze livres dans le Prix des Cars. Il n'avait pu prendre dix-neuf livres à Nuba sur les 3.000 mètres du Prix de la pelouse, et avait réussi tout juste à prendre Cinq Mars à quatre livres pour l'année. C'était la performance d'un honnête cheval de second ordre. La dernière performance était sa place à une courte tête de Vermet.

Il était monté ce jour-là par un jockey de poids léger. On trouvait qu'avec J. Reiff il ferait mieux, et prendrait sa revanche. Mais une revanche, si écrasante comme celle qu'il a prise, ne s'explique pas par une question de jockey. Elle ne peut s'expliquer non plus par un changement de distance, bien qu'il soit doué d'une rare endurance. Mais le fait est là. Il a conquis sa place devant Ecouen et les autres dans les conditions les plus significatives. Constatons-le.

LE PEDIGREE DU VAINQUEUR

Dans notre chronique de la semaine dernière sur les familles des différents vainqueurs du Grand Prix, nous faisions ressortir, en parlant de la famille 4, qu'elle n'avait pas eu de chance, jusqu'ici, dans la grande épreuve en ne triomphant qu'avec Kisber et Quo Vadis ; et nous ajoutions : « Il est probable que d'ici peu elle améliorera sa situation et prendra le rang qu'elle mérite ; elle pourrait commencer dès dimanche prochain, si Brûleur fournit la performance qu'on attend de lui ».

C'est maintenant chose faite : la famille 4 se couvre de gloire en s'adjugeant le prix du Jockey Club avec Dagor et le Grand Prix de Paris avec Brûleur.

La souche à laquelle se rattache Brûleur est particulièrement bonne : pour le démontrer nous remonterons à sa sixième mère, Manganèse, une gagnante des Mille Guinées.

Cette Manganèse se continue notamment par trois filles intéressantes : Mandragora, Mineral et Thorsday.

Mandragora a donné, au haras : Mandrake, vainqueur du Doncaster Cup ; Apology, qui a remporté les Mille Guinées, les Oaks, le Saint-Léger, le Gold Cup d'Ascot et qui a eu pour fils Esterling ; Analogy, la mère d'Elf, aussi fameux comme vainqueur que comme étalon.

Mineral a produit Wenlock, qui a enlevé le Saint-Léger, et Kisber, qui a réussi le double event du Derby d'Epsom et du Grand Prix.

Thorsday est la mère de Freia, qui est représentée par deux filles : Thora, qui, par Bijou et Basse Terre, arrive à Basse Pointe et à Brûleur ; Oroya qui, par Orgueilleuse, aboutit à Prestige.

On voit donc quelle collection de sujets de premier ordre se trouve parmi la descendance de Manganèse : il est intéressant d'y relever, depuis dimanche dernier, deux héros du Grand Prix : Kisber et Brûleur.

Tels sont les antécédents de notre vainqueur du côté maternel.

Son côté paternel met en relief la valeur d'un étalon dont la production commence seulement à paraître sur les hippodromes. Chouberski n'est cependant pas très jeune puisqu'il est né en 1902.

Sa carrière de courses a été excessivement courte : elle ne comprend qu'une sortie, marquée d'ailleurs par une victoire, dans le Prix Reiset ; il battait Strozzi d'une encolure, Priam se plaçant troisième à deux longueurs.

Chouberski appartient à la famille 28 ; mais sa mère, Campanule, était une bonne poulinière, qui a donné, avant lui, Codoman, Cajoleuse (mère de Hunter) et Chanaan. Son pedigree est outbred : il ne comporte que des inbreedings éloignés sur Stockwell, Orlando et Bay Middleton. En outre, il est fils de Gardefeu, petit-fils de The Bard et arrière-petit-fils de Rosicumian. Toutes ces caractéristiques tendent à développer l'influence efféminée de son ascendance.

Il lui fallait donc, pour donner un bon résultat, l'union avec des sangs robustes. Basse Terre répond à cette condition : son grand-père Saint-Gatien est fortement inbred sur Newminster ; sa mère Bijou apporte un inbreeding très rapproché sur ce même Newminster ; enfin, Basse Terre elle-même présente, au même degré, un inbreeding sur Hermit, fils de ce même Newminster. L'élément fourni par Omnium II, comme père de Basse Terre, vient encore s'ajouter à cet ensemble d'éléments favorables.

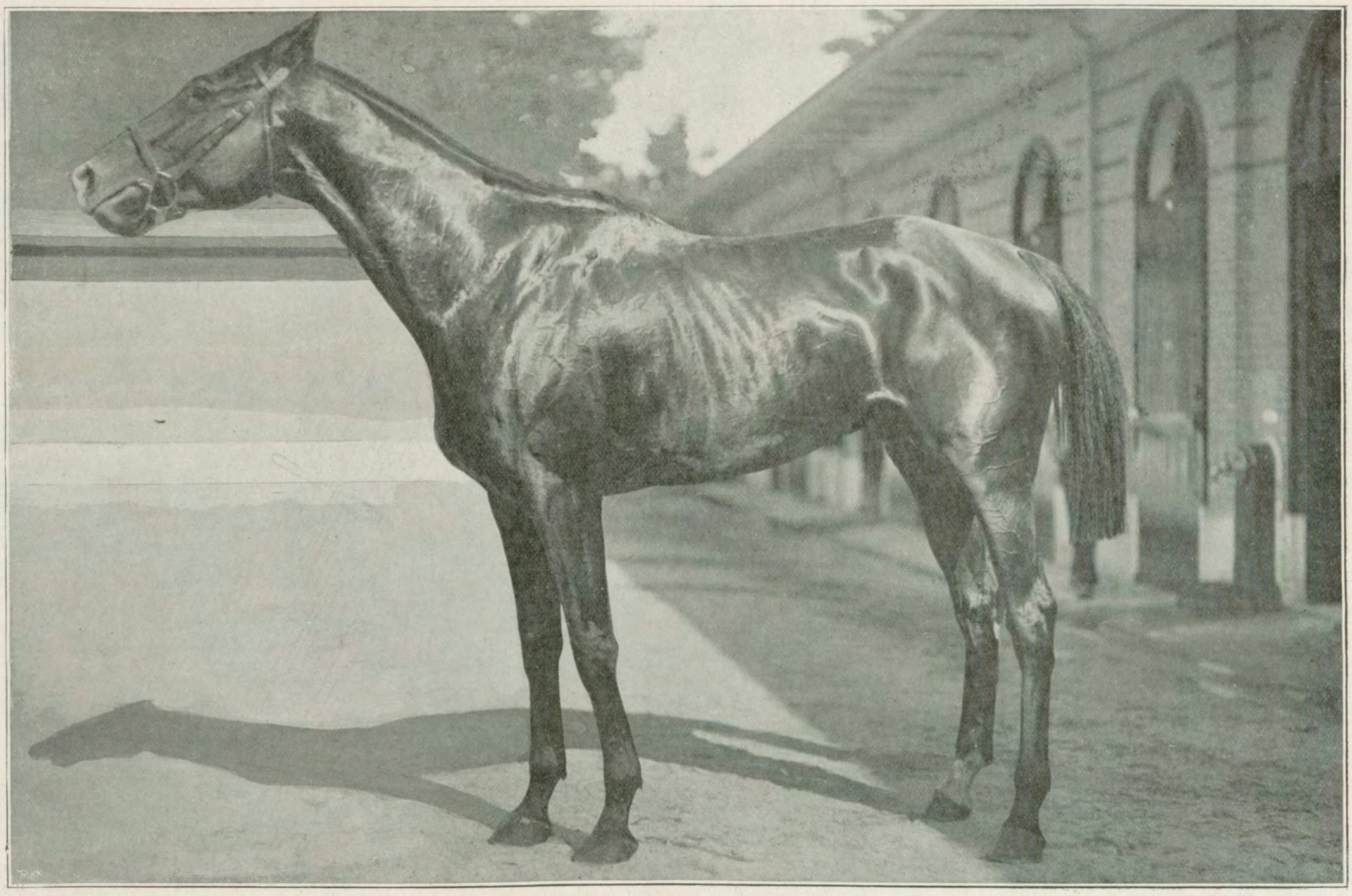
Ainsi, dans l'alliance qui a présidé à la naissance de Brûleur, nous trouvons d'une part Chouberski, qui, par Gardefeu-Cambyse-Androcles, remonte à Dollar, et, d'autre part, Basse Terre, qui, par Omnium II-Upas, remonte à ce même Dollar. Il y a donc là un inbreeding à éloignement normal sur Dollar.

Nous avons déjà trouvé, l'an dernier, cet inbreeding sur Dollar chez Porte Maillot, Limon, Manoël, Tanit II et Ultimatum.

Nous avons fait remarquer alors qu'il ne semblait pas donner l'aptitude à la distance, comme on aurait pu s'y attendre. L'exemple de Brûleur infirme-t-il cette observation? Il ne faut pas se hâter de répondre par l'affirmative ; car ses qualités de stayer peuvent très bien lui venir par l'intermédiaire de sa souche maternelle chez laquelle nous venons de relever tant de vainqueurs du Saint-Léger, du Gold Cup, du Grand Prix et du Gladiateur.

Il n'en subsiste pas moins ce fait brutal que, cette année, le héros du Grand Steeple et celui du Grand Prix présentent la même particularité dans leur pedigree, l'inbreeding dominant sur Dollar.

LE GRAND PRIX DE PARIS



BRULEUR APRÈS LA COURSE

Brûleur, qui a brillamment remporté le cinquantième Grand Prix de Paris, est un fils de Chouberski et de Basse-Terre. Il est né chez M. de Saint-Alary, aux haras de Saint-Pair-du-Mont. Il a débuté dans le Prix Juigné, où il se classa quatrième. Il rapporte à son propriétaire la somme de 359 575 francs.

M. DE SAINT-ALARY.

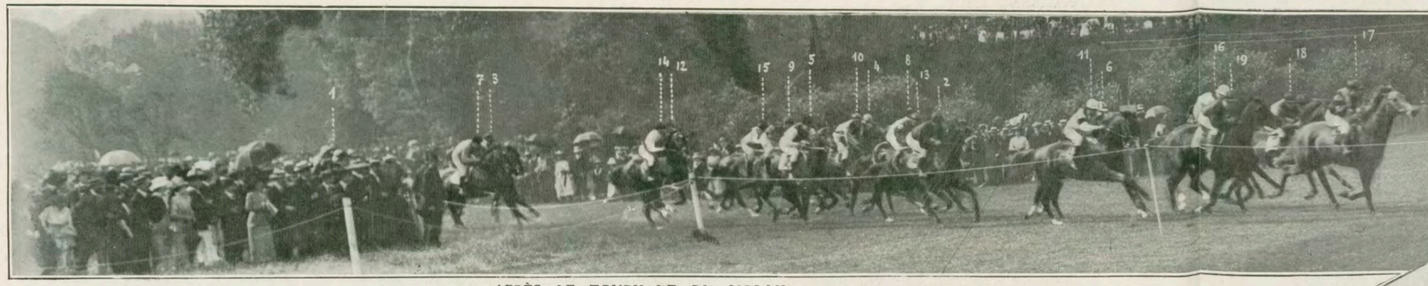
M. de Saint-Alary avait déjà gagné le Grand Prix en 1902, avec Kizil-Kourgan, fille d'Omnium II.

OPOTT, LE SECOND DU GRAND PRIX

Opott, au baron Gourgaud, le second du Grand Prix de Paris, a fait une course remarquable, finissant à une longueur et demie de Brûleur, après avoir opposé une bonne résistance à son vainqueur.

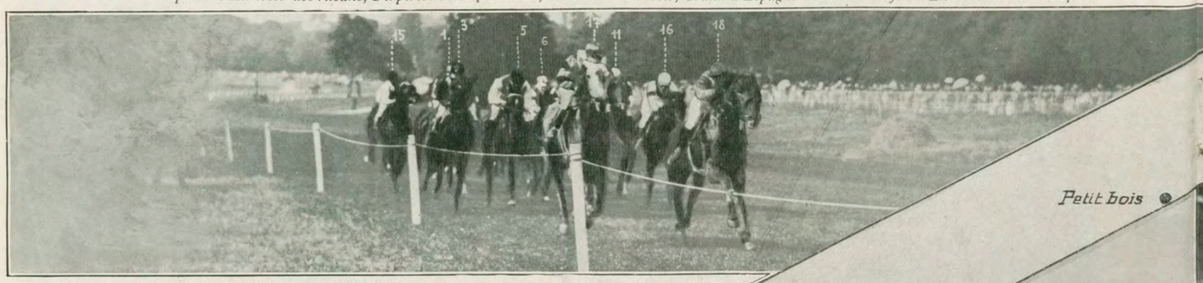
BRULEUR GAGNE LE GRAND PRIX DE PARIS

LA VIE AU GRAND AIR



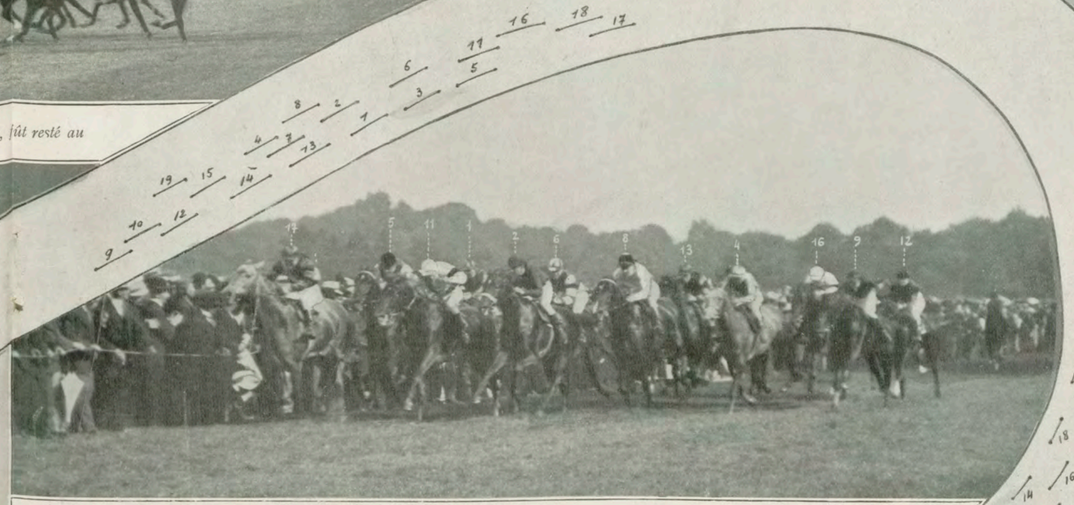
APRÈS LE TOURNANT DU MOULIN

Vingt concurrents se sont rangés sous les ordres du starter. Dès la première tentative, le départ a été donné dans d'excellentes conditions, bien que Menaggio, un candidat délaissé, fût resté au poteau. Au lever des rubans, Pirpiriol s'élança en tête, devant Fil d'Ecosse, Grand d'Espagne II et Blarney. — En médaillon : le départ.



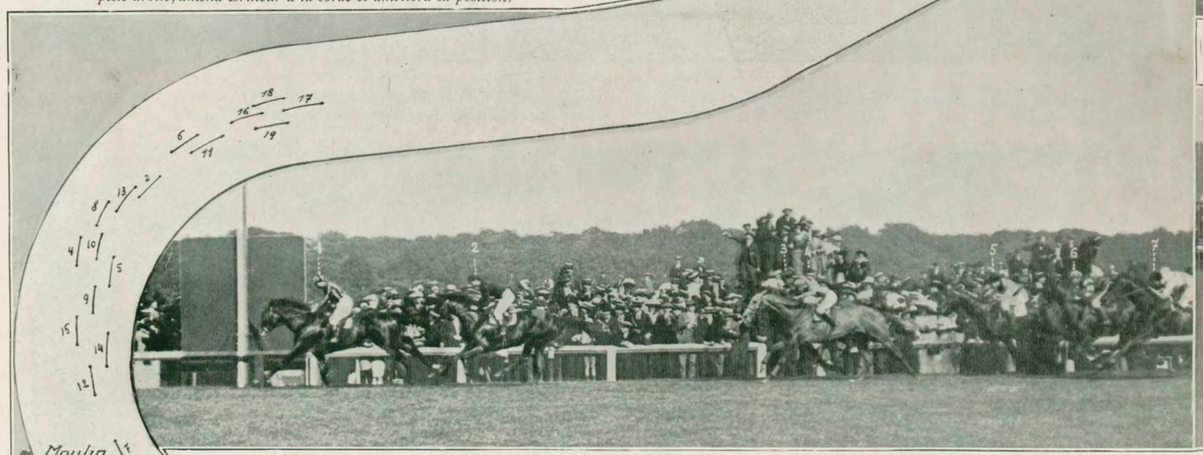
DEVANT LE PETIT BOIS

Avec une audace merveilleuse, Stern, profitant de l'intersection de la grande piste et de la piste droite, amena Brûleur à la corde et améliora sa position.



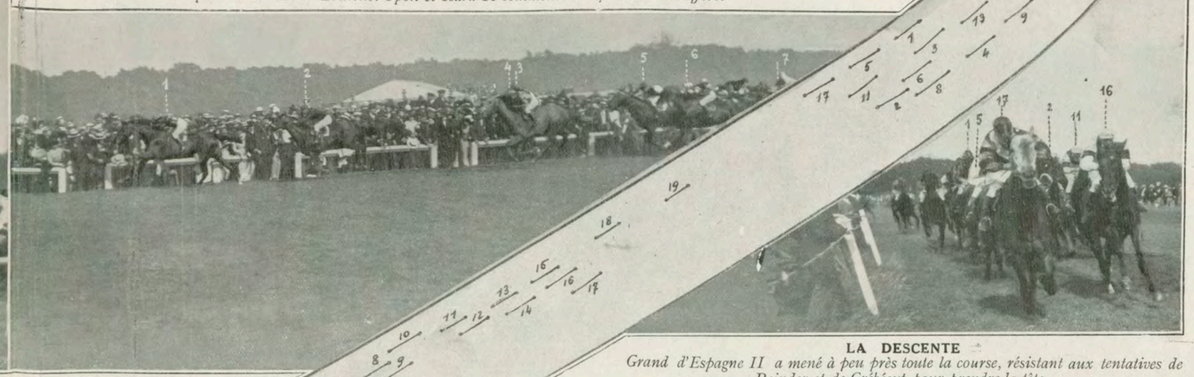
AVANT L'ENTRÉE DE LA LIGNE DROITE

Grand d'Espagne II continue à emmener le peloton qui reste encore assez bien groupé ; il est suivi à la corde par El Tango, qui précède lui-même Brûleur. Opott et Isard II commencent à fournir leur effort.



L'ARRIVEE DU GRAND PRIX DE PARIS (3.000 mètres, 300.000 francs).

Aussitôt après avoir pris l'avantage sur Opott, Brûleur se rabat à la corde; pendant ce temps, Ecouen, serré contre les piquets, perd un temps précieux, mais il revient courageusement à l'attaque d'Isard II. L'ordre à l'arrivée est le suivant : 1er Brûleur; 2e Opott, à une longueur et demie; 3e Ecouen, à deux longueurs; 4e Isard II, à une tête; 5e El Tango; 6e Blarney; 7e Père Marquette, ces trois derniers finissant ensemble.



LA DESCENTE

Grand d'Espagne II a mené à peu près toute la course, résistant aux tentatives de Reindeer et de Crèbécut pour prendre la tête.

AU MILIEU DE LA LIGNE DROITE

Dès l'entrée de la ligne droite, Opott se dégageait; mais il était immédiatement attaqué par Brûleur qui venait en dehors, et par Ecouen qui se glissait à la corde, espérant trouver un passage. — En médaillon, à gauche, Georges Stern qui monta avec sa finesse habituelle le vainqueur de la course. C'est la seconde fois que ce jockey parvenait à s'attribuer la victoire dans la plus importante épreuve de l'année. Ce succès devait se traduire, malheureusement pour lui, par une pénalisation de 15 jours de mise à pied pour avoir coupé la ligne de ses concurrents sans avoir la distance réglementaire.

TABLEAU DES CONCURRENTS

Pour permettre de suivre, sur le schéma et sur les photographies de la course, les positions des concurrents, nous avons attribué à ceux-ci des numéros correspondant à la place qu'ils occupaient à l'arrivée. Ce sont les suivants :

1. Brûleur.
2. Opott.
3. Ecouen.
4. Isard II.
5. El Tango.
6. Blarney.
7. Père Marquette.
8. Pendragon.
9. Huningue.
10. Pantagruel.
11. Pirpiriol.
12. Bavard III.
13. Vermet.
14. Saint Pé.
15. Scammonée.
16. Reindeer.
17. Grand d'Espagne II.
18. Crèbécut.
19. Fil d'Ecosse.
20. Menaggio (resté au poteau).

LE PRIX DE DIANE

L'ARRIVÉE DE MOIA DANS LE PRIX DE DIANE

La victoire de Moïa, dans la grande épreuve de Chantilly réservée aux pouliches, a été fort plaisante. Cour Suprême était 2e à 4 longueurs.

MOIA MONTÉE PAR J. REIFF

Moïa, par Mathilde et Macdonald II, a eu des débuts obscurs. Sa performance du Prix de Diane a été une révélation pour beaucoup. En médaillon, à gauche: M. Caillault, propriétaire et éleveur de Moïa, est félicité après la victoire de celle-ci. En médaillon, à droite: W-J. Webb, l'entraîneur de Moïa.

LE PRIX DE DIANE DE 1913

Par RENÉ RIONDET

AVANT LA COURSE

Seize pouliches se sont présentées dans le prix de Diane de 1913, un lot sérieux qui reste cependant bien en dessous du record de vingt et un partants établi en 1893, lors de la victoire de Praline et atteint en 1911 lors de la victoire de Rose Verte.

Avant la course, la situation apparaissait très nette : Coupesarte s'imposait comme première favorite. A deux ans, la pouliche de M. Jean Prat avait affirmé une très haute valeur, en triomphant d'abord à Compiègne et au Tremblay, en n'échouant que d'une demi-longueur dans le prix La Rochette contre Marka en pleine forme, enfin, en remportant le Criterium de Maisons-Laffitte devant Dagor, Oukoïda et Sans le Sou. Sa seule défaite complète dans le Grand Criterium perdait toute signification en raison d'une forte bousculade.

Aussi, lorsque, quinze jours avant le prix de Diane, Coupesarte, effectuant sa rentrée, battit dans le prix La Rochette la quatrième, la première et la troisième de la Poule d'Essai, les sportsmen ne doutèrent pas qu'elle n'eût conservé toute sa qualité.

Marka, au contraire, se présentait dans le prix de Diane après avoir perdu quelque peu le prestige dont l'avaient entourée ses performances de deux ans. On se rappelle que, l'an dernier, elle avait gagné successivement le prix La Camargo à Maisons-Laffitte, le prix Morny à Deauville et le prix La Rochette à Chantilly ; puis, après avoir fini troisième dans le Biennal de Maisons-Laffitte, derrière Baldaquin et Jarnac, elle avait échoué dans le fameux Grand Criterium.

Cette année, elle débuta par une défaite dans le prix Pénélope ; et, après avoir remporté un petit succès à Saint-Cloud, elle se plaça troisième dans la Poule d'Essai derrière Banshee et Moïa, puis quatrième dans le prix La Rochette derrière Coupesarte, Oréade et Banshee.

Il est d'usage de rechercher parmi les concurrentes du prix de Diane celles qui se sont honorablement comportées contre les bons mâles de la génération. On en comptait trois dans le lot de cette année, Banshee, Princesse d'Arvor et Cour Suprême.

Les deux premières s'étaient placées respectivement troisième et quatrième, à une encolure de différence, dans le prix Citronelle derrière Oukoïda et Baldaquin ; Banshee confirmait en cette occasion la victoire qu'elle venait de s'assurer à Saint-Cloud sur d'autres mâles, Désir II et Fauche le Vent. Elle avait d'ailleurs triomphé, après le prix Citronelle, dans la Poule d'Essai ; mais ensuite elle s'était classée troisième sur les 2.200 mètres du prix La Rochette derrière Coupesarte, qui semblait donc la barrer nettement, et Oréade, à laquelle la distance plus longue avait permis de prendre la revanche de son échec dans la Poule.

A la suite de son excellente performance à une encolure de Banshee, Princesse d'Arvor avait beaucoup moins bien couru derrière des pouliches de classe moyenne.

Enfin, Cour Suprême venait de prouver ses progrès certains, en fournissant une très bonne course dans le prix Greffulhe.

En dehors de ces candidates, on pouvait noter Sweetness, qui, victorieuse pour sa rentrée dans le prix Pénélope, avait échoué complètement dans le prix Citronelle; Vraie Amie, qui pouvait invoquer un succès à Maisons-Laffitte ; Moïa, qui avait un peu effacé l'impression satisfaisante de sa place de seconde dans la Poule d'Essai en ne parvenant pas à rendre six livres à une pouliche moyennement estimée, dans un handicap disputé sur la ligne droite de Maisons-Laffitte.

S'inspirant de toutes ces considérations, les joueurs s'en tenaient à Coupesarte que toutes les lignes semblaient recommander et qui partait première favorite à un peu de moins de 2/1. Le prestige de l'écurie W.-K. Vanderbilt contribuait à amener au second rang Sweetness à 7/1. Cour Suprême était soutenue à 9/1 ; venaient ensuite Marka à 11, Banshee à 12 1/2, l'écurie Cheremeteff (Oréade et Marigot), à 14 et Moïa à 14 1/2.

LA COURSE

Dès le signal, donné très rapidement, Coupesarte, que son jockey avait peine à retenir, s'est élancée en tête avec Banshee et Sweetness; elle n'a pas tardé d'ailleurs à prendre le commandement, tandis que Marka venait bientôt à côté d'elle.

Au château, Cour Suprême commençait à se rapprocher et se plaçait derrière les leaders. Entre temps, Marka avait pris un léger avantage sur Coupesarte, et, lorsque les concurrentes entraient dans la ligne droite, l'ordre était le suivant : Marka, Coupesarte, Oréade, Cour Suprême, Banshee, Moïa et Sweetness.

Coupesarte lâchait presque immédiatement. Marka allait un peu plus loin, puis, attaquée par Oréade, elle se rendait. Cour Suprême fournissait alors son effort et dépassait Oréade ; mais aussitôt, Moïa survenait à l'extérieur avec une supériorité d'action si évidente que la course était dès ce moment terminée. Elle gagnait effectivement de quatre longueurs devant Cour Suprême ; Banshee était troisième à trois quarts de longueur ; Oréade, quatrième à deux longueurs ; La Sorbonne, cinquième ; Swetness, sixième devant Marka.

Si la défaite de Coupesarte nous laisse encore sous une impression d'incertitude, celle de Marka au contraire paraît nous fixer définitivement. Ses performances semblent indiquer le manque d'aptitude sur les distances dépassant les parcours réduits.

Banshee a fait preuve de la régularité à laquelle elle nous a habitués jusqu'ici ; elle aussi, semble plus à son aise sur les courtes distances. Cour Suprême, enfin, a bien failli pleinement justifier les espérances que l'on fondait sur ses progrès récemment réalisés.

Mais la véritable révélation de l'épreuve, c'est la course fournie par la gagnante Moïa. Cette victoire vaut surtout par sa désinvolture et par son style plaisant. La pouliche de M. Caillault s'est toujours maintenue en bonne place ; lorsque son jockey, J. Reiff, le lui a demandé, elle est passée en tête avec la plus grande aisance.

Jusqu'ici, les couleurs de M. Caillault avaient triomphé une fois dans le prix de Diane, en 1897, avec Roxelane, qui avait auparavant remporté la Poule d'Essai. Il s'en est fallu de peu que Moïa n'accomplît ce double event ; elle a réussi, du moins, la partie la plus difficile ; son jockey, J. Reiff, n'avait piloté, avant elle, aucune héroïne de cette épreuve ; quant à son entraîneur, W.-J. Webb, c'est un sympathique nouveau venu, qui semble prêt à conserver vaillamment le redoutable patrimoine d'un nom fameux à soutenir.

LE PEDIGREE DE LA GAGNANTE

Moïa est une fille de Macdonald II et de Mathilde.

Nous avons vu, dans une étude récente consacrée à son ascendance maternelle, qu'elle appartenait à une excellente souche de la famille 7.

Son père, Macdonald II, a été importé en France dans le ventre de sa mère, Myrtledine. Il est inutile d'insister longuement sur l'excellente carrière de courses qu'il a fournie dans notre pays ; rappelons qu'à deux ans, il a débuté victorieusement dans le prix de Sablonville, qu'à trois ans il a remporté le prix Boïard, le Furstenberg Memorial de Bade et le Royal Oak ; entre temps il s'était placé second dans le prix du Jockey Club, à une demi-longueur d'Ajax et il avait fini troisième dans le Grand Prix derrière Ajax et Turenne; enfin, à quatre ans, il a triomphé dans le prix Boïard pour la seconde fois, et il a terminé sa carrière sur son beau succès dans le prix du Conseil Municipal avec le poids fort de 64 kilos.

Envoyé au haras, il commença à fonctionner à cinq ans, en 1906. Ses produits débutèrent ainsi en 1909 : représentés uniquement par des deux ans, ils gagnèrent 64.180 francs avec 8 victoires ; les principaux étaient Uriel, vainqueur du Grand Criterium, et Cheshire Cat.

En 1910, la réussite est moindre : 47.125 francs avec 9 victoires ; Cheshire Cat et Donaldina font presque tous les frais et Uriel ne tient pas les promesses de ses débuts.

En 1911, c'est le triomphe : 809.675 francs avec 27 victoires ; As d'Atout, héros du Grand Prix de Paris ; Olivier II, gagnant du Grand Prix de Nice ; Gavarni III, qui enlève le prix Eugène Adam à Alcantara II ; Donaldina ; Juliette IV, etc.

En 1912, 263.212 francs avec 29 victoires : Sarrasin, Holly Hill, Gavarni III, Uriel, Ben y Gloë, Donaldina, etc.

Cette année, le succès s'annonce plus brillant que l'an dernier.

Le père de Macdonald II, Bay Ronald, est issu du croisement classique d'Hampton avec Galopin ; la réussite de ce croisement provient probablement de ce fait que la grand'mère de Lord Clifden (le père d'Hampton) est la propre sœur du grand-père de Galopin ; nous retombons ainsi toujours dans l'inbreeding.

Macdonald II provient du croisement, classique lui aussi, d'Hampton et Galopin avec Barcaldine.

Enfin, Moïa est sortie d'un inbreeding, nettement rapproché, effectué sur Lord Clifden, qui, nous venons de le voir, joue par sa grand'mère un rôle prédominant dans l'ascendance de Bay Ronald ; il y a donc là un intéressant rappel d'inbreeding.

Pour en revenir à Macdonald II, son pedigree ne comporte pas d'inbreedings très rapprochés, le plus serré ayant lieu de la cinquième à la cinquième génération ; mais, par contre, il en compte de nombreux : sur Rataplan-Stockwell, sur Newminster, sur Melbourne, sur Touchstone, sur Birdcatcher, sur Lanercost, sur Sweetmeat et sur Volley-Voltigeur. Cette dernière particularité peut suffire à expliquer le fait de sa réussite avec des poulinières d'origines diverses.

La mère de Moïa, Mathilde, n'a fourni sur l'hippodrome qu'une carrière médiocre ; mais elle possède un pedigree dont on comprendra toute la qualité, lorsqu'on saura qu'elle est la propre sœur de The Minstrel, de Madcap et de Magdala.

Elle compte d'ailleurs de bonnes juments parmi son ascendance maternelle : sa mère Malibran, est l'éternelle seconde dans la Poule d'Essai, dans les Mille Guinées, dans le prix de Diane et dans les Oaks ; son arrière grand'mère, Feu de Joie, a remporté les Oaks ; la grand'mère de cette Feu de Joie, Extempore, a triomphé dans les Mille Guinées.

Moïa possède trois inbreedings : l'un normal sur le fils de Touchstone, Orlando, et soutenu par plusieurs redoublements sur Touchstone, qui est petit-fils de Whalebone ; les autres, plus éloignés, sur Sir Hercules, fils de Whalebone, et sur Defence, autre fils de Whalebone. Ainsi, l'influence de Whalebone prédomine ; son caractère quelque peu efféminé est accentué par le reste du pedigree. Il fallait donc pour contrebalancer cet efféminisme quelques courants robustes : Macdonald II les apporte avec Bay Ronald, Galliard, Galopin, Sterling et Barcaldine.

Au point de vue théorique, l'alliance était excellente ; c'est un fait toujours intéressant à constater chez un vainqueur de course classique.

LE PRIX DU JOCKEY-CLUB DE 1913

Par STUART et RENÉ RIONDET

AVANT LA COURSE

Le prix du Jockey Club de 1913 a réuni 17 partants, soit exactement le même nombre qu'en 1912, année de Friant II ; en 1911, année d'Or du Rhin II ; en 1908, année de Maintenon. Il y en a eu 19 en 1909, année de Négofol : c'est le chiffre le plus élevé constaté au cours des dix dernières années.

Les favoris étaient Ecouen et Nimbus. Ecouen avait gagné l'an dernier le Prix des Coteaux et le Grand Criterium, et cette année trois courses, dont le Prix Daru et le Prix Lupin. Un seul cheval avait fini devant lui cette saison, c'était Dagor, le gagnant de la Poule d'Essai, et encore, après cette unique défaite subie sur une distance un peu spéciale, avait-il pris sur le parcours un peu plus long du Prix Lupin, une très catégorique revanche. Bref, il avait battu non seulement Dagor, mais Baldaquin, Blarney, Vulcain VI, et par eux, il semblait encore tenir quelques autres de ses adversaires du Derby. Peu de favoris du grand event de Chantilly se sont présentés avec des titres plus fondés. Ceux de Nimbus l'étaient moins, mais pour avoir visé plus haut et poursuivi après tant d'autres cet insaisissable Derby d'Epsom, son prestige peut-être était plus grand. Ecouen partait à 4/1, et Nimbus à 3/1. Ensuite, on prenait Isard II, le gagnant du Prix Boïard et l'égal d'Amadou à 13/2. Brûleur, qui d'ailleurs avait toujours paru capable d'amélioration, partait très appuyé (47/4) sur la foi d'essais favorables ; Vulcain VI gardait de nombreux fidèles à 21/2 et Père Marquette, qu'une indisposition tenait éloigné depuis quelques semaines se trouvait délaissé à 30/1. Dagor qui avait été derrière Ecouen dans le prix Lupin et devant lui dans la Poule faisait la belle. On croyait que la différence de distance expliquait tout et on le laissait partir à 18/1. Baldaquin troisième, à une demi-longueur d'Ecouen, dans la Poule d'Essai, avait gagné depuis sur 1.000 mètres, mais en ne laissant derrière lui que des animaux d'ordre inférieur. S'il trouvait un peu plus de crédit que Dagor, et avait des amateurs à 15/1, l'objection contre lui était la même : on doutait toujours de son aptitude dans une course sérieuse de 2.400 mètres. Pirpiriol, encore mystérieux, devait surtout ses partisans au prestige de sa casaque : il donnait 37/1. Blarney, toujours à l'arrivée et toujours battu, avait des preneurs à 18/1. Pendragon, en raison de ses progrès, en trouvait à 26/1.

LA COURSE

Une double chute s'est produite au début de la course : Pirpiriol a galopé dans les jambes d'un voisin et culbuté, entraînant avec lui Albanais. Nul autre qu'eux, d'ailleurs, n'a eu à souffrir de l'accident. La course a été menée rapidement, comme l'atteste le temps constaté : 2' 32" 1/5 ; après celui de Finasseur (2' 28" 3/5) et celui d'Ajax (2' 31" 2/5). C'est le meilleur enregistré dans le Derby. Je néglige, bien entendu, les 2' 22" de Little Duke, très invraisemblables et très contestées. C'est Saint Pé, l'auxiliaire de Nimbus, qui a réglé l'allure avec Roi de l'Or ; ils précédaient en face Blarney, Pendragon, Fidelio, Vulcain VI et Baldaquin. Nimbus, gêné probablement par le terrain, comme à Epsom, était à l'arrière-garde, suivant avec quelque difficulté. Dagor allait tranquillement, assez loin encore des chevaux de tête. C'est Brûleur, généralement si froid, qui s'en est rapproché le premier : lui que nous avions toujours vu jusque-là, poussé à fond, cravaché dès le départ, et s'attardant quand même, s'est montré, cette fois, assez allant ; O'Connor, l'a amené troisième aux écuries, derrière Saint Pé et Pendragon ; Isard II, Dagor et Nimbus se sont rapprochés, eux aussi, un peu plus loin, mais Isard II était battu après la montée, ainsi que Vulcain VI, Fidelio et bien d'autres. Il n'était plus question, à l'entrée de la ligne droite, que de Pendragon qui apparaissait en tête avec un léger avantage sur Saint Pé, qui était à sa droite, à la corde, sur Brûleur, Blarney, Baldaquin, qui arrivaient à sa gauche, suivis par Dagor, Ecouen et Nimbus. Barat, aussitôt, a lâché Baldaquin qui tirait encore et couru franchement au poteau ; tandis que Pendragon lâchait, lui se détachait avec deux ou trois longueurs d'avance sur Brûleur qui, jusqu'à deux cents mètres du poteau, n'a rien regagné. Baldaquin, jusque-là, a paru le gagnant probable ; mais, brusquement, aux tribunes, la situation a changé de face : le poulain de M. Olry-Rœderer, parti trop tôt, a baissé de pied, tandis que, mieux ménagé, Dagor, qui avait depuis quelque temps rejoint Brûleur, passait en tête, en quelques foulées, pour gagner de deux longueurs. Nulle résistance de Baldaquin qui, à bout de ressources et s'éteignant, laissait Brûleur revenir sur lui et finir à une encolure ou une demi-longueur derrière lui. Même intervalle entre Brûleur et Nimbus qui finissait bien, et beaucoup mieux, certes, qu'Ecouen battu depuis longtemps et cinquième à plusieurs longueurs.

Le résultat eut-il été différent si Baldaquin avait été monté avec autant de ménagement que Dagor. On ne peut pas affirmer que non, mais on peut remarquer que Dagor a gagné facilement et que c'est la seconde fois qu'il bat Baldaquin de deux longueurs. Nimbus semblait en déclin : résultat d'efforts nombreux et d'une préparation peut-être trop poussée. Il finissait moins fort qu'à Epsom, mais très bien. Le dernier mot ne serait pas dit pour lui, si par malheur il n'avait été très éprouvé par sa course, éprouvé au point que sa carrière paraît, pour quelque temps du moins, bien compromise.

Quant à Dagor, on est maintenant bien fixé sur son compte : il n'aime pas le lourd, mais c'est un bon, un très bon cheval, et qui tient la distance à la condition d'attendre. On comprend aujourd'hui, et on a compris dès la Poule d'Essai, qu'une erreur de tactique était la vraie cause de ses premières défaites et des malentendus qui se sont créés à son sujet. Il a paru manquer de tenue tant qu'on lui a imposé des courses en avant. La révélation s'est faite le jour où ayant manqué le départ, il a été, contrairement aux ordres, contraint d'attendre. Mais quelle étrange destinée que celle d'un grand cheval de courses, et à quels singuliers hasards elle est soumise ! Avant la Poule, le propriétaire de Dagor, découragé, avait déclaré forfait pour lui dans le Grand Prix et renoncé à l'engager dans les courses importantes. S'il n'avait par hasard manqué le départ dans la Poule d'Essai, c'en était fait de sa carrière. On ne le revoyait ni dans le Derby, ni dans aucune des grandes courses suivantes. Catalogué miler il suivait la même voie que les Jarnac et tant d'autres de ses aînés. L'auréole était à Baldaquin. On ne peut s'empêcher de songer à tous les cracks méconnus, qui victimes d'une erreur analogue, n'ont pas trouvé comme Dagor l'accident heureux et sont restés dans l'ombre.

LE PEDIGREE DU VAINQUEUR

La victoire de Dagor dans notre Derby, c'est le triomphe du pedigree, c'est la gloire de l'inbreeding.

Avant la course, les connaisseurs vous expliquaient avec force preuves à l'appui que Dagor ne possédait aucune chance régulière. D'abord, il n'avait pas la silhouette d'un Derby winner ; sa taille était trop réduite et ses lignes manquaient d'étendue. D'ailleurs il ne pouvait avoir qu'une qualité très mince puisque son père, Flying Fox, ne produisait que de bons deux ans. Enfin il ne devait certainement pas tenir la distance ; car son père, Flying Fox, ne faisait que des chevaux vite.

On aurait pu répondre à cela qu'Ajax avait pourtant gagné le Grand Prix et que Gouvernant avait fourni quelques bonnes performances au cours de sa quatrième année.

Mais le mieux, c'est encore de se dégager de toutes ces prétendues règles que l'on forge avec tant de légèreté et tant de parti pris sur les hippodromes. Après s'être assuré sur le terrain que le cheval considéré n'est affligé d'aucune tare, ni infirmité ou défaut de conformation, il faut savoir, rentré chez soi, examiner avec soin les antécédents et les caractéristiques de son pedigree.

Je sais combien il est haïssable de parler de soi ; mais je ne puis m'empêcher de rappeler que j'ai consacré, à cette place même, l'an dernier, une chronique entière à l'ascendance de Dagor ; j'ai même, étant donné la curiosité du cas, publié les grandes lignes de son pedigree.

Dagor est fils de Flying Fox et de Roquette. Tout a été déjà dit, je crois, sur Flying Fox ; on se souvient qu'il a remporté la fameuse triple couronne des deux mille Guinées du Derby et du Saint-Léger ; on n'a pas oublié qu'il n'a rencontré de résistance dans le Derby que de la part de notre représentant, Holocauste, dont l'effort a été interrompu par une stupide félure du paturon ; on se rappelle enfin qu'acheté près d'un million par M. Edmond Blanc, il a donné, dès les débuts magnifiques de sa carrière d'étalon, Ajax, Gouvernant, Jardy, Val d'Or, Adam, etc.

Du côté de sa mère, Dagor n'est pas moins bien apparenté : il se rattache à l'une des meilleures souches de la famille 4. Sa grand'mère, Roquebrune, est la mère de Rock Sand ; son arrière grand-mère, Saint Marguerite, a produit Seabreeze, le Var et Gallerte.

Ces considérations ne servent d'ailleurs qu'à nous fixer sur la haute valeur des éléments mis en œuvre ; mais le point intéressant c'est l'alliance. En livrant Roquette à Flying Fox, M. Edmond Blanc a réalisé l'inbreeding le plus concentré qu'on puisse imaginer.

Flying Fox est, par son père Orme, petit-fils d'Angelica, propre sœur de Saint-Simon ; Roquette est, par sa mère Roquebrune, petite-fille de Saint-Simon. Cet inbreeding Angelica-Saint Simon apporte donc, à un degré très rapproché, deux courants de leur père Galopin. Or, Flying Fox est, par sa mère Vampire, petit-fils de Galopin ; ce dernier courant du fameux Galopin forme ainsi redoublement d'inbreeding avec celui qui est fourni par Saint-Simon comme père de Roquebrune.

Cette forme d'alliance, nous la retrouvons presque semblable, mais retournée, chez Nuage: ce vainqueur du Grand Prix était fils de Simonian (Saint Simon-Galopin) et de Nephté, une fille de ce Flying Fox, qui apporte d'une part Angelica pour former inbreeding avec Saint Simon, et d'autre part un double courant de Galopin pour former redoublement d'inbreeding avec Galopin.

Il est très intéressant pour nos éleveurs de constater la réussite d'une semblable union : car avec tous les fils ou filles de Flying Fox que nous possédons et tous les descendants mâles ou femelles de Saint Simon, qui fonctionnent en France, il est certain que des alliances semblables seront souvent répétées.

Le succès de l'inbreeding Angélica-Saint Simon ressort par ailleurs dans le pedigree de Tracery, ce fils de Rock Sand, qui a remporté le Saint Léger de l'an dernier et qui, de l'avis de la majorité, aurait enlevé, l'autre jour, le Gold Cup à Prince Palatine sans sa chute malencontreuse, provoquée par l'acte d'un fou.

Il semble qu'un trio d'exemples semblables : Nuage, Dagor et Tracery, suffise amplement à démontrer l'indiscutable valeur d'une forme d'inbreeding.

LE PRIX DU JOCKEY CLUB

COMMENT DAGOR A GAGNÉ LE DERBY

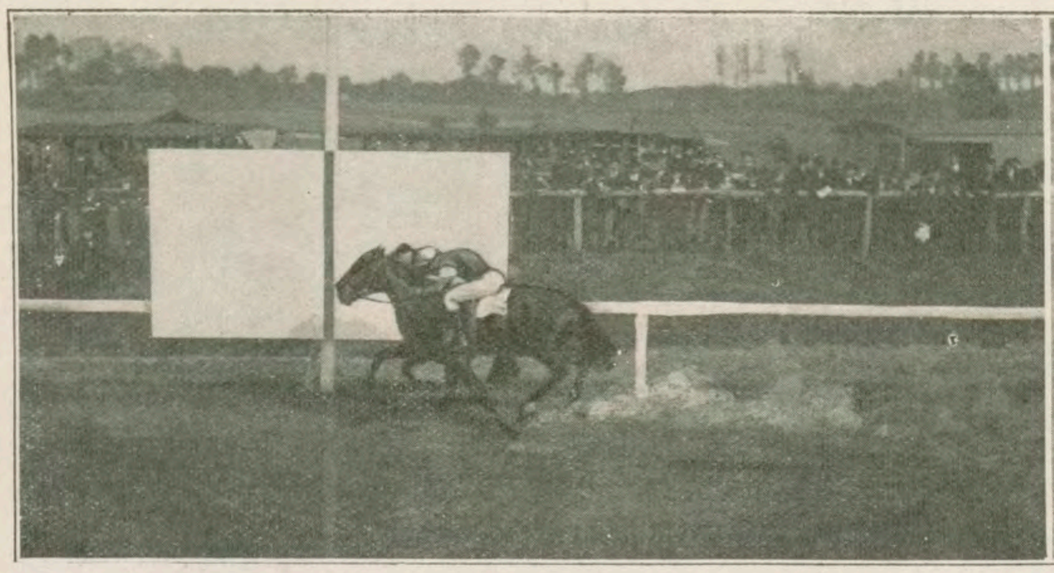
Dagor a remporté le Derby de Chantilly en grand cheval: il a suivi très facilement le train à l'arrière garde, pour se rapprocher rapidement dans la montée et déborder irrésistiblement Baldaquin aux premières tribunes.

M. EDMOND BLANC ET L'ENTRAINEUR DENMAN DONNANT LEURS INSTRUCTIONS A STERN

C'est la quatrième fois que M. Edmond Blanc remporte le Prix du Jockey Club. Il a triomphé en 1899 avec Clover, en 1901 avec Saxon et en 1904 avec Ajax. C'est la quatrième fois également que Stern pilote un vainqueur de Derby. En médaillon: Dagor après sa victoire. C'est un fils de Flying Fox et de Roquette.

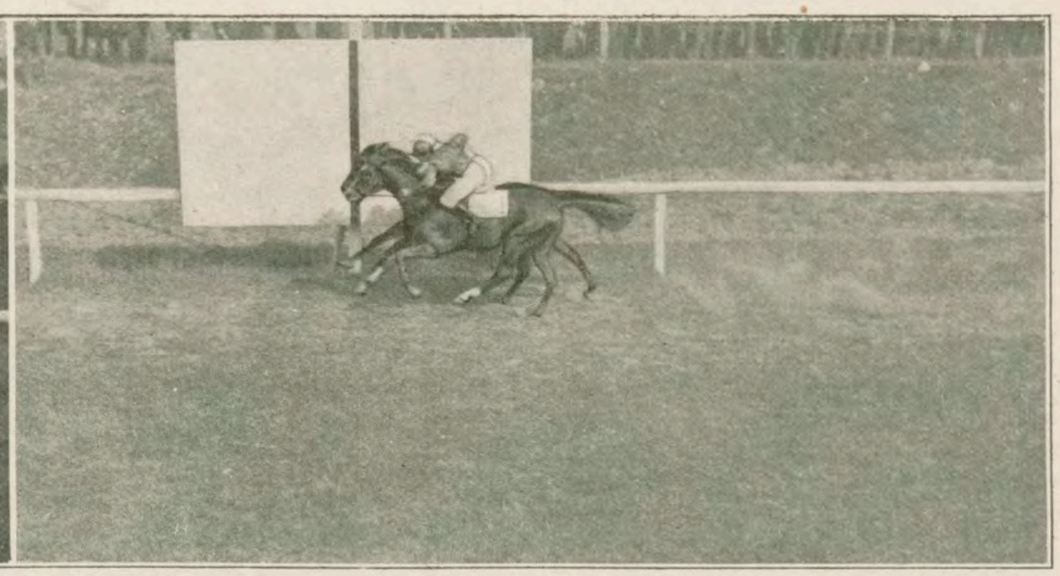
L'AUTOPHOTOGRAPHIE DES ARRIVÉES

par René RIONDET.



LA PHOTOGRAPHIE D'UN DEAD-HEAT

Un électricien bruxellois vient de trouver un dispositif qui permet de photographier automatiquement les arrivées de courses de chevaux.



LA PHOTOGRAPHIE D'UN AUTRE DEAD-HEAT

Ce dispositif a été adopté définitivement par les sociétés de courses de Dilbeck et de Zeleick : il a été essayé également à l'hippodrome de Groenendael.

On sait quel est le procédé actuellement employé pour discerner l'ordre dans lequel se trouvent les concurrents d'une course, au moment où le premier d'entre eux franchit la ligne d'arrivée.

Du côté de la corde, c'est-à-dire du côté où se massent les chevaux dans une épreuve disputée autour d'un champ de courses, est planté le poteau d'arrivée ; ce poteau, surmonté d'un disque, se détache, dans sa partie inférieure, soit en blanc sur un panneau noir, soit en noir sur un panneau blanc.

Du côté opposé à la corde, l'aiguille du juge est disposée juste en face du poteau d'arrivée, de telle sorte que la ligne idéale allant de celui-ci à celle-là soit exactement perpendiculaire à la piste. C'est cette ligne idéale qui constitue la ligne d'arrivée.

Derrière l'aiguille, se trouve située la cabine du juge. Celui-ci, pour remplir ses fonctions, se place de façon à ce que l'aiguille lui cache la partie inférieure blanche ou noire du poteau d'arrivée ; lorsque, dans son champ de vision, les naseaux du premier concurrent, atteignent cette aiguille, il note les positions respectives des quatre chevaux qui sont en tête.

Ce système, comme on le voit, est très simple : et on comprend facilement que son adoption remonte à l'origine même des courses. Mais cette ancienneté respectable ne doit pas nous forcer à l'admettre sans discussion et nous empêcher de l'examiner à la lumière de la raison.

Nous allons tout d'abord fixer un point sur lequel l'accord peut s'établir aisément. Dans la plupart des arrivées très disputées, des protestations s'élèvent parmi le public contre le résultat officiellement proclamé. Les uns ont vu gagner tel cheval, les autres ont vu triompher son rival. Les gens raisonnables tranchent le différend en émettant cette opinion, que le juge est la seule personne bien placée pour discerner l'ordre exact des concurrents.

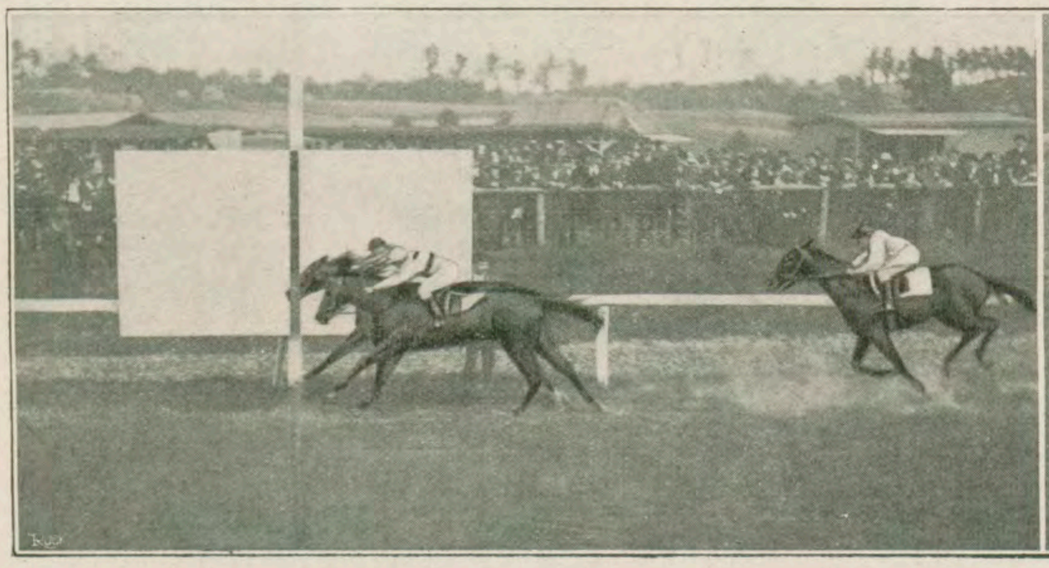
Cette assertion, nous le verrons tout à l'heure, est peut-être quelque peu exagérée ; mais ce que nous pouvons affirmer avec certitude, c'est que toutes les autres personnes sont dans l'impossibilité d'apprécier cet ordre. Nous avons montré que la ligne d'arrivée est une ligne idéale qui passe par l'aiguille du juge et par le poteau lui-même ; elle ne peut être construite que par celui qui est en possession de ces deux éléments. Le public dispose d'un seul point de repère, le poteau : inconsciemment il a une tendance à tracer idéalement une ligne d'arrivée se rapprochant de celle qui va de son œil au pot au et qui est par conséquent oblique par rapport à la véritable. C'est pour cette raison qu'en cas de *dead-heat*, ceux qui se trouvent un peu avant la cabine du juge voient gagner le cheval qui est à l'extérieur, tandis que ceux qui sont placés après cette cabine voient triompher celui qui est à la corde.

Les jockeys sont encore ceux qui sont le moins en situation d'apprécier l'ordre des concurrents : car, pour apercevoir les deux points de repère, il faudrait qu'ils puissent regarder en même temps des deux côtés de la piste. Leur conception de la ligne d'arrivée est purement approximative.

Le juge est donc seul à être situé dans le prolongement de la ligne d'arrivée. Sa tâche semble simple pour les courses dans lesquelles les chevaux sont massés le long de la corde : toute la largeur de la piste l'en sépare. Il lui suffit de noter et de suivre pendant la dernière partie du parcours les casaques de ceux qui luttent pour les premières places ; puis, le moment venu, il vise ses deux points de repère et apprécie les positions des concurrents de tête, au moment où le premier coupe sa ligne de visée.

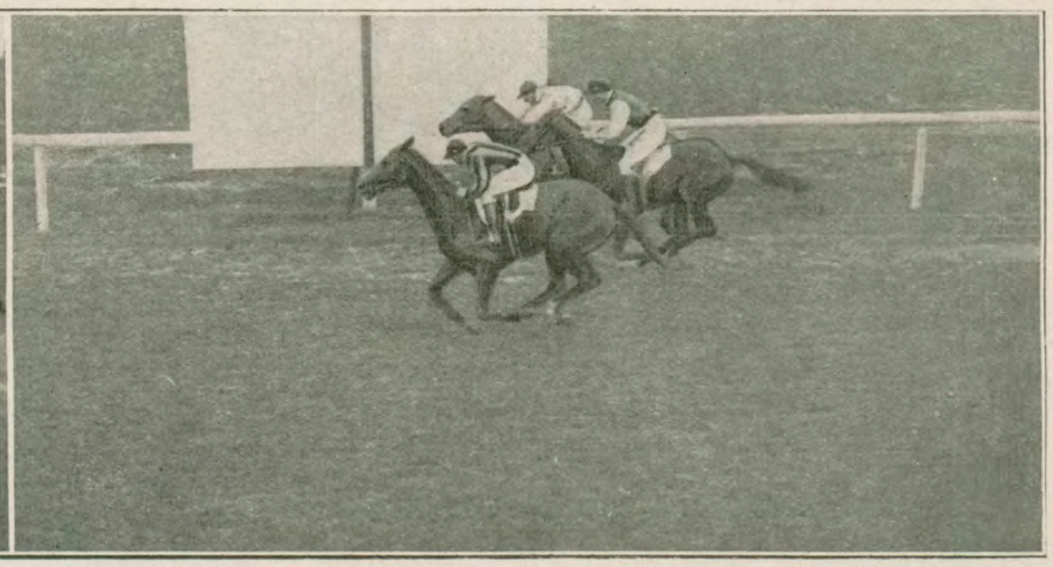
La difficulté commence avec les arrivées disputées, dans lesquelles de nombreux chevaux se présentent en même temps sous le regard du juge. Ce dernier peut être très consciencieux, très expert et laisser échapper l'effort brusque d'un concurrent placé à la corde et masqué par plusieurs de ses rivaux, entre lesquels se poursuit par ailleurs une lutte acharnée. C'est exactement ce qui s'est passé dans le Derby d'Epsom, comme nous l'avons prouvé l'autre jour en soumettant les documents photographiques à l'appréciation de nos lecteurs : alors que le combat se livrait ardent entre Craganour, Aboyeur et Louvois, Day Comet s'est glissé le long de la corde et est venu finir à peu près sur la même ligne qu'eux, en tout cas devant Great Sport et Nimbus. Or, dans son classement, le juge a complètement omis ce Day Comet et l'a privé ainsi, à la suite du distancement de Craganour, du bénéfice de la troisième place qui est revenue à Great Sport.

La difficulté devient encore plus ardue lorsqu'il s'agit de courses en ligne droite ; en effet, les concurrents sont dispersés sur toute la largeur de la piste : il s'en trouve, dans certains cas, à l'extérieur, au milieu et le long de la corde. L'œil du juge doit alors se livrer au travail compliqué de comparer des éléments disparates : de l'autre côté de la piste, de petits chevaux dont la vitesse semble moyenne et, tout près de lui, des animaux énormes qui paraissent aussi rapides qu'une automobile. C'est un problème dans le genre de l'addition des sacs de blé avec les moutons.



LE VAINQUEUR OPÈRE LUI-MÊME

Le cheval de tête vient briser un cordonnet qui, au moyen d'un circuit électrique, détermine le fonctionnement d'un appareil photographique.



UNE ARRIVÉE DISCUTÉE AVANT LE DEVELOPPEMENT DE L'ÉPREUVE

Avant le développement de cette épreuve, une partie du public avait cru à la victoire du cheval engagé à la corde.

Lorsqu'une telle arrivée est disputée comme celle que nous rappelions plus haut, la difficulté devient insurmontable et le juge doit être souvent bien embarrassé. On aboutit ainsi à des résultats officiels dont l'exactitude est contestée par la majorité du public : c'est ce qui s'est passé en Angleterre cette année pour les Deux Mille Guinées, dans lesquelles la plupart avaient vu Craganour battre Louvois qui a été classé premier et pour les Mille Guinées, où le même fait s'est à peu près répété pour Prue, qui a été pourtant placée troisième.

Dans ces deux derniers cas, je ne prends nullement parti contre le juge; je suis au contraire persuadé qu'il a dû voir exactement ce qui s'est passé et que ses contradicteurs ont été trompés par l'effet d'optique. Mais il est regrettable qu'il n'y ait pas à présenter à ces derniers un argument plus irréfutable que la simple parole d'un personnage même officiel.

Un nouveau système vient d'être expérimenté avec succès en Belgique, système qui fournit l'argument irréfutable en question, sous la forme d'une épreuve photographique.

L'idée d'utiliser les progrès de la photographie pour fixer les arrivées de courses de chevaux a dû naître dans plus d'un cerveau ; mais il fallait trouver le moyen pratique de la réaliser.

Un fil vert, qui se confond par conséquent avec le gazon, est tendu en travers de la piste de façon à ce que le premier cheval qui passe le brise avec son poitrail. Ce fil doit être placé un peu en avant de la ligne d'arrivée, à une distance telle qu'il se brise au moment précis où les naseaux du premier cheval atteignent la ligne d'arrivée. Cette distance varie d'ailleurs selon les cas : à la fin de longs parcours, comme la vitesse finale n'est généralement pas excessivement rapide, elle doit être moins grande que pour des parcours réduits ou moyens.

En se brisant, le fil ferme, grâce à un dispositif spécial, le circuit d'une source d'électricité dans un électro qui fait déclancher l'obturateur d'un appareil photographique. Cet appareil, placé sous l'aiguille du juge, est braqué sur le poteau d'arrivée, qui se trouve ainsi reproduit juste au milieu de la plaque.

Lorsque la position du fil est convenablement repérée, ce qui est d'ailleurs très simple à obtenir, les concurrents sont saisis juste au moment où la tête du premier d'entre eux parvient au poteau d'arrivée. On peut s'en rendre compte en regardant les photographies que nous reproduisons ci-contre : on verra notamment des images de *dead-heat* dont l'exactitude est étonnante et de fins de courses serrées, dans lesquelles l'ordre précis ne laisse place à aucun doute. On comprendra aussi comment, avec de tels documents, il est impossible de laisser échapper un concurrent comme cela est arrivé dans le Derby d'Epsom.

Plusieurs objections ont pu être soulevées contre ce système dont les résultats, au point de vue qui nous occupe, sont absolument merveilleux.

La première, nous allons en faire justice immédiatement, en affirmant que le fil est si ténu et si souple qu'il ne laisse aucune trace sur le cheval ; celui-ci le brise sans s'en ressentir en aucune façon.

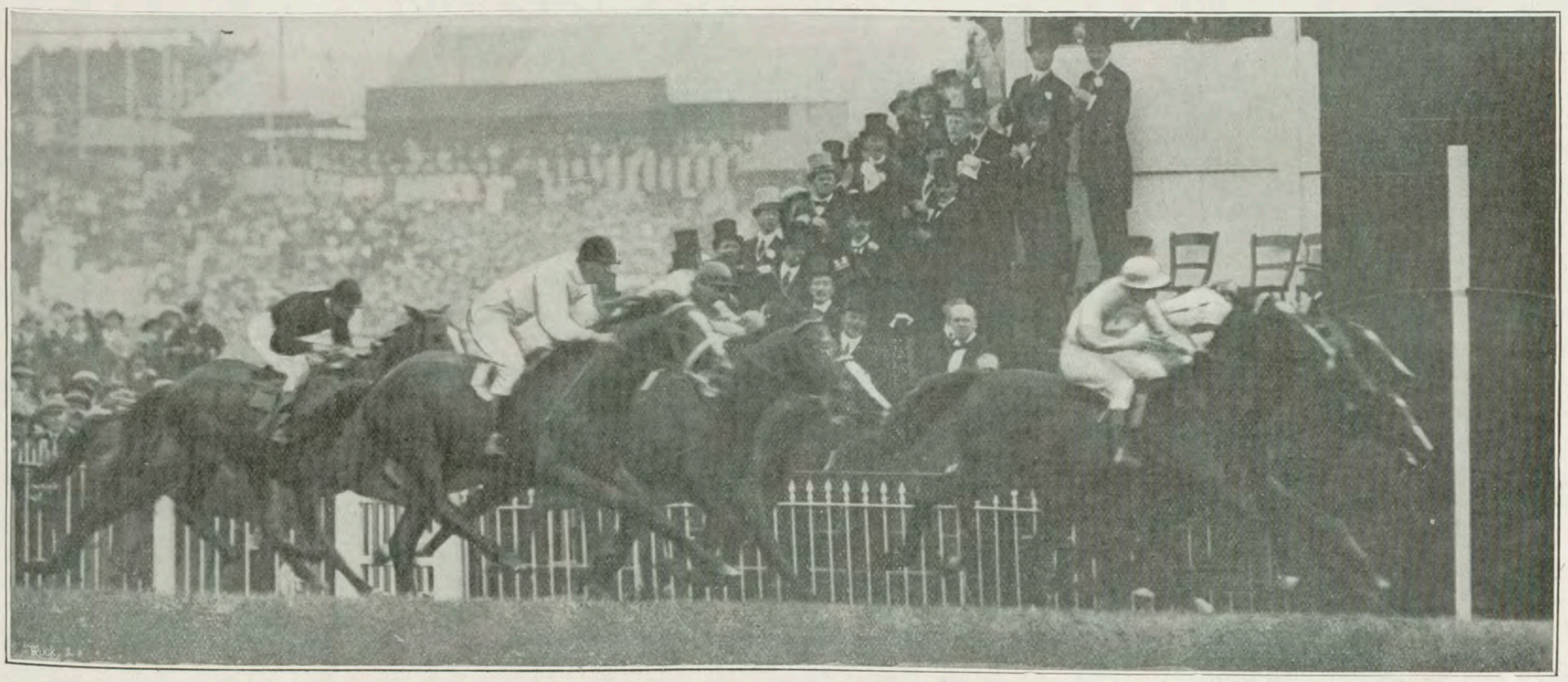
La seconde se rapporte à la difficulté qu'il peut y avoir, dans une arrivée disputée sur toute la largeur de la piste, à réunir sur une seule photographie, avec le même degré de netteté, des chevaux placés sur des plans très différents. Il existe cependant plusieurs moyens d'obvier à cet inconvénient ; l'un d'eux a été suggéré par mon distingué confrère du *Sport Universel Illustré*, Jean Romain, qui vient d'être brusquement enlevé à l'affection des siens et à notre sincère amitié. L'ingénieux procédé, qu'il a préconisé, consisterait à superposer trois appareils dont la mise au point serait établie sur trois sections de la piste : la photographie de la fin de la course apparaîtrait ainsi sur trois épreuves distinctes, ne se différenciant qu'au point de vue de la mise au point.

Mais il est peut être inutile d'aller chercher si loin; la difficulté me semble supprimée par des objectifs à grande profondeur qui n'exigent aucune mise au point à partir de un mètre cinquante. J'ai vu des photographies obtenues au moyen de ces objectifs et la netteté des plans très distants les uns des autres est absolument parfaite.

Reste la question de développement des plaques : on a craint, dans les débuts, que cette opération n'exigeât un temps considérable. On s'est rendu compte par la pratique, qu'il s'écoule une minute et demie ou deux minutes à peine, entre le moment où la plaque est impressionnée et celui où est obtenu le cliché négatif, qui permet de distinguer très nettement le sujet photographié.

Toutes les objections tombent ainsi l'une après l'autre, ne laissant subsister que les avantages du procédé.

Nous allons passer maintenant aux détails d'application. Il ne faut pas croire que ce système vise la suppression du juge à l'arrivée; son but est, au contraire, de fortifier l'autorité de ce personnage officiel en lui fournissant une justification irréfutable de ses décisions.



Nimbus. Great Sport (3e). Shohgun. Craganour (distancé). Aboyeur (1er). Louvois (2e). Day Comet (oublié)

LE RÉSULTAT DU DERBY D'EPSOM DE 1913 ÉTAIT INEXACT

Le résultat du Derby d'Epsom a été faussé, le juge n'ayant pas aperçu l'un des quatre premiers, Dav Comet. Pareil fait ne pourrait se produire si le système de l'autophotographie était employé ; car le cliché pris de la tribune du juge constitue le seul document qui ne puisse être discuté.

Le verdict du juge et l'épreuve photographique sont destinés à se compléter et, dans certains cas, à se suppléer ; mais il ne saurait être question de s'en rapporter à l'un à l'exclusion de l'autre. En effet, chacun d'eux est faillible : le juge peut hésiter à se prononcer et reconnaître qu'il n'a pas pu discerner tous les détails d'une arrivée excessivement disputée; d'autre part, l'appareil peut ne pas fonctionner ou la plaque peut être voilée.

Il faut donc assurer entre ces deux agents une collaboration étroite, sans annihiler leur rôle particulier.

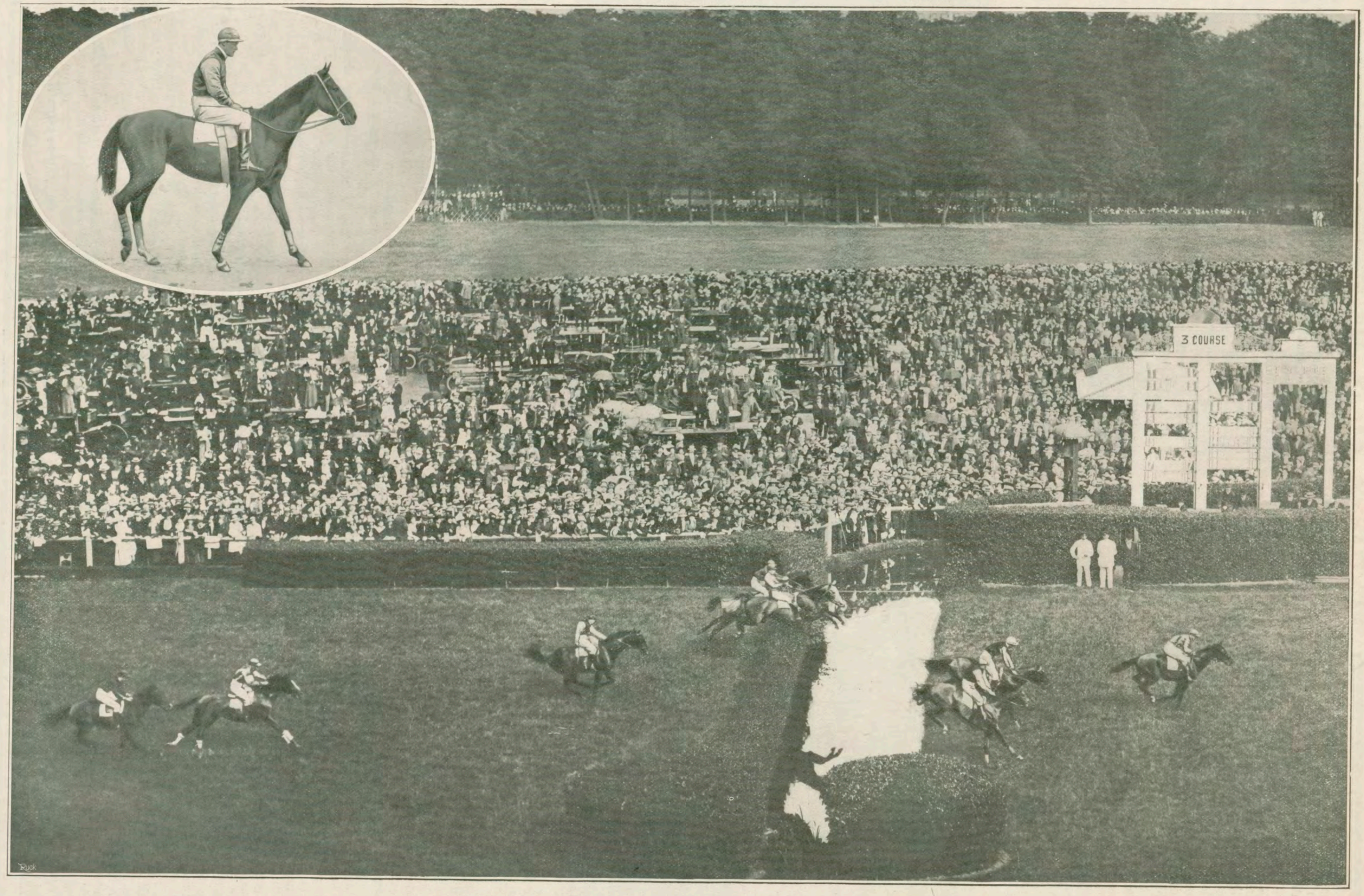
L'appareil photographique doit fonctionner pour chaque arrivée; cependant, dans celles où les intervalles qui séparent les premiers sont nettement appréciables à l'œil nu, il est inutile de recourir au développement de la plaque et le juge proclame le résultat comme à l'ordinaire.

Si, au contraire, l'ordre d'arrivée est sujet à discussion, soit parce que les concurrents de tête sont très rapprochés les uns des autres, soit parce qu'ils occupent sur la largeur de la piste des positions très éloignées, il faut s'en remettre à la photographie. On avise donc le public que le résultat est momentanément réservé par l'affichage du mot « photographie ». Mais le juge, qui a noté avec soin l'arrivée telle qu'elle lui est apparue, doit fournir aux Commissaires l'ordre dans lequel il a vu les concurrents passer le poteau.

Après le développement du cliché, qui s'effectue très rapidement, on affiche le résultat indiscutable qu'il permet de constater ; ou bien, si, pour une raison ou pour une autre, la photographie n'est pas réussie, on s'en tient à celui qui a été communiqué secrètement aux Commissaires par le juge à l'arrivée.

Tel est, exposé dans ses grandes lignes, le système nouvellement appliqué en Belgique, où, jusqu'ici, il a donné toute satisfaction. Il constitue un réel progrès sur les anciens errements. Cette raison est suffisante pour qu'on lui consacre en France un examen attentif et une étude approfondie.

LE GRAND STEEPLE-CHASE DE PARIS



LES CONCURRENTS AU SECOND SAUT DE LA RIVIÈRE DES TRIBUNES

Le Grand Steeple a été, cette année, particulièrement brillant, bien qu'aucun concurrent étranger ne soit venu prendre part à la lutte. Douze chevaux, dont sept quatre ans, se sont présentés dans la grande épreuve d'Auteuil. La victoire est revenue à Ultimatum qui avait déjà partagé le Grand Prix de Nice avec Galafron. En médaillon : Ultimatum. C'est un fils de Maximum, l'étalon qui vient de mourir, et d'Ignita. Il appartient à M. Arthur Veil-Picard qui avait déjà triomphé, en 1909 et en 1911, avec Saint Caradec et Blagueur II C'est également la troisième fois que le jockey Parfrement gagne le Grand Steeple.

Le Gérant : Charles GUYOT.

Imp. de la *Vie au Grand Air*, Imp. de Vaugirard, H.-L. Motti, Dir., 12-13, impasse Ronsin, Paris